Transportation

Discussion Paper 13

OFFICIAL PLAN REVIEW

The Regional Municipality of Ottawa - Carleton
Planning Department
November, 1986

OFFICIAL PLAN REVIEW
REPORTS AVAILABLE

1. Summary of Official Plan Review Discussion Papers
2. Regional Development Strategy
3. Employment Areas
4. Central Area/Inner Area
5. Regional-Scale Facilities
6. Urban Residential Areas
7. Housing
8. Development in the Rural Area
9. Natural Resources
10. Environmental Constraints
11. Environmental Protection
12. Environmental and Heritage Resources
13. Transportation
14. Implementation

(aussi disponible en français)

OFFICIAL PLAN REVIEW

TRANSPORTATION

DISCUSSION PAPER

REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
PLANNING DEPARTMENT
November, 1985

TABLE OF CONTENTS

		Page
1.0	Introduction	1
1.1.	The Official Plan Review	1
1.2	Objective of the Discussion Paper	1
1.3	Organization of the Transportation Analysis of the Official Plan Review	2
1.4	Responsibilities of the Consulting Team	3
2.0	The Transportation Tests	5
2.1	Background	5
2.2	2001 Condition	9
2.3	Post 2001 Condition	12
2.4	Growth in the Outaouais Region	13
2.5	Summary	13
3.0	Results of the Transportation Tests (Task B)	14
3.1	Objective	14
3.2	Analysis in Relation to Other Tasks	14
3.3	Methods for Demand and Deficiency Analysis: 2001	16
3.5	Conclusions	18
4.0	Public Transit Strategies	20
4.1	Policy Guideline Splits	20
4.2	The Transitway System, 2001	20
4.3	The Transitway System, Post 2001	21
4.4	Employment and Transitway Stations	21
4.5	Design and Operating Issues	22
5.0	The Roadway Network	22
5.1	Introduction	22
5.2	The Two Tier Network	23
5.3	Other Roads in Existing Official Plan	25
6.0	Summary	26

1.0 INTRODUCTION

1.1. The Official Plan Review

This is one of 13 discussion papers prepared as part of a comprehensive review of the regional official plan for Ottawa-Carleton.

It has two purposes:

- to present policy proposals for public discussion,
- to provide background for a revision to the official plan.

The existing official plan was adopted by Council in 1974. Included in its provisions is a future network of major roads and transitways (roadways dedicated for exclusive use by buses) for handling projected travel for an urban area containing up to 800,000 population.

Since that time there have been changes in the relationships between population and requirements for jobs, housing, land, municipal services and transportation facilities. The local municipalities have put in place their own official plans and by-laws, and changes in the Planning Act (1983) have redefined, to an extent, the way planning is carried out.

The review is being undertaken in two stages. Stage 1 concluded at the end of a public consultation process in December 1984, when Council adopted 14 recommendations, which can be found inside the back cover. In large part these 14 recommendations confirmed the directions of regional growth expressed in the 1974 Regional Plan.

The objectives of Stage 2 of the review are:

- to develop policy and recommendations to implement these directions
- to investigate the consequences of development occurring over and above what is now committed in the existing official plan.

1.2 Objective of the Discussion Paper

An earlier report on transportation needs[1] published in May 1984 provided important transportation/land-use background on issues dealt with in the Regional Development Strategy discussion paper, produced in March 1984 [2].

Taking 1981 as the base year, a traffic model was used to make forecasts of travel movements in 1991 and 2001 under a number of high and low growth situations reflecting different distributions of people and jobs.

The model uses a variety of socio-economic factors such as dwelling unit characteristics, car ownership rates, type of employment, and gross leasable area in shopping centres - all of which can affect trip making from one part of the region to another. Important contributions were made by the National Capital Commission and the Communaute Regionale de l'Outaouais. The forecasts, outputs of the model, were of person-trips classified by trip purpose, and the resulting peak-hour volumes were assigned to road and transit networks to determine the impacts of each test on transportation needs and costs. The modal split, or the share of the travel market taken by the transit system, in general conformed to the policy guidelines adopted by Regional Council in 1974.

The required networks indicated by each of the forecasts were compared by application of criteria in various evaluation categories related to system

---

1. Transportation Component of the Regional Development Strategy. A Discussion Paper. Transportation Department, May 1984.

2. Regional Development Strategy. A Discussion Paper. Planning Department, March, 1984.

performance, relative system costs and land use/transportation impact. Importantly, roads were classified according to whether the improvements required were to meet deficiencies in the existing system or were dependent on the direction and intensity of future growth. On this basis the previous discussion paper reviewed specific roadway improvements as contained in the existing official plan, within and through the greenbelt and in the three urban communities to the east, west and south. Conclusions were also drawn with respect to the transitway network.

Generally speaking, this earlier report found it was not possible to identify any particular growth option as superior in terms of general criteria such as system efficiency or energy consumption. However advantages in emphasising employment growth in suburban areas and disadvantages in continuing with an east-west growth pattern were noted. Each growth option presented certain disadvantages and benefits to the land use policy planning process. Two things which did become evident, however, were that most of the improvements needed to meet existing roadway deficiencies and to service future development were common to all the high growth options and, a sizable proportion of the investment funds would have to go to remedying present day inadequacies in the network. In addition, it was found that without the transitway system it would be impossible to move people efficiently in the peak hours in the future.

In the course of the subsequent public consultation process, many briefs were received from agencies, interest groups and the general public dealing entirely, or in part, with a variety of transportation strategy policy issues.

The objective of this transportation analysis has been to review the findings and conclusions reached in Stage 1 of the official plan review and, by focusing the examination on a number of specific issues which have been raised, to develop a set of recommended transportation policies integrated with and supportive of the land use policies being put forward to Regional Council.

It has not been the intention to rework the very extensive study program undertaken over the past few years by the Transportation Department with the assistance of the Planning Department. Rather, the approach has been to use experience and judgement to re-evaluate the previous work and extend the findings and conclusions.

1.3 Organization of the Transportation Analysis of the Official Plan Review

The study program has been undertaken by a team of four transportation consultants, working under the direct supervision of a Steering Committee constituted specifically for the purpose. The chairman and vice-chairman are, respectively, the Transportation Commissioner and the Planning Commissioner. Membership has been drawn from senior staff of the Transportation and Planning Departments. Also serving are the General Manager of OC Transpo, the Regional Director and representatives of the Urban Transportation Policy Office, Ontario Ministry of Transportation and Communications.

In general, the transportation review has conformed to the Ministry's approach to the strategic planning process. This recognises that in a period marked by uncertainty about the future and fiscal restraints, it is necessary that the transportation planning process be as flexible and effective as possible. Emphasis is put on having experienced personnel make maximum use of existing information; greater coordination between municipal agencies involved in transportation planning and operations; enhancement of the quality of transportation decision-

making; and improved communication between staff and municipal council. The Ministry has provided support throughout.

The Steering Committee has been responsible for all administrative and management aspects of the transportation review since its inception. Activities have included definition of study objectives, description of the work program, selection of the consultants and assignment of specific tasks and responsibilities to the individuals, budget control and scheduling, and reporting to Transportation and Works Policy Committee and Planning Committee jointly. It is emphasised in this connection that the recommendations being made here, as part of the official plan review, represent the position of the Steering Committee and the consultants, reached after careful review of the findings and conclusions.

While the policy proposals clearly do not represent the interests of other agencies having jurisdiction in land use and transportation matters, the Steering Committee informally has solicited comment on certain issues from staff of the National Capital Commission (NCC), the City of Ottawa, and the Communaute Regionale de l'Outaouais (CRO).

1.4 Responsibilities of the Consulting Team

The consulting team was asked to review a number of issues. Since the Steering Committee considered some to have greater priority, these were given more intensive study. Generally, each issue was assigned as a task to an individual consultant, but in a few cases tasks were shared.

The list of tasks is:

Task A	Rights-of-way Designations.
Task B	Transportation Impacts of Major Land Use Growth Options
Task C	NCC Policy for Parkways and Driveways.
Task D	Policy Guideline Modal Splits.
Task E	Future Bridges Over Ottawa River.
Task F	Central Area Parking Policies.
Task G	Inner Ring Road.
Task H	Outer Ring Road.
Task J	Decreasing Funding for Capital Projects.
Task K	Long-Term Right-of-Way Protection.
Task M	Roadway Capacity Service Standards.
Task N	Central Area Pedestrian Spaces and Linkages.
Task P	Transportation Impacts of Different Employment Levels at Transit Stations (P-1 examines the central area; P-2 investigates the situation elsewhere).
Task Q	CRO Impacts on the RMOC Transportation System.
Task R	Transitway Extensions.
Task S	Socio-Economic Trends.
Task T	Other Modes.
Task U	Transportation System Management Measures.
Task V	Environment and Energy.
Task W	Intercity Terminal Linkages.
Task X	Off-Peak Transit Services.
Task Y	Priority and Staging of Transportation Improvements.
Task Z	Transportation Implications of increased village development.

Each consultant has prepared a Technical Report on his assigned tasks, except for Task B which is reported in Section 3 below. Depending on the priority allocated by the Steering Committee, these reports range from short reviews to detailed discussions of the issues and the conclusions. The reports constitute a resource base for this discussion paper and are available from the Planning Department.

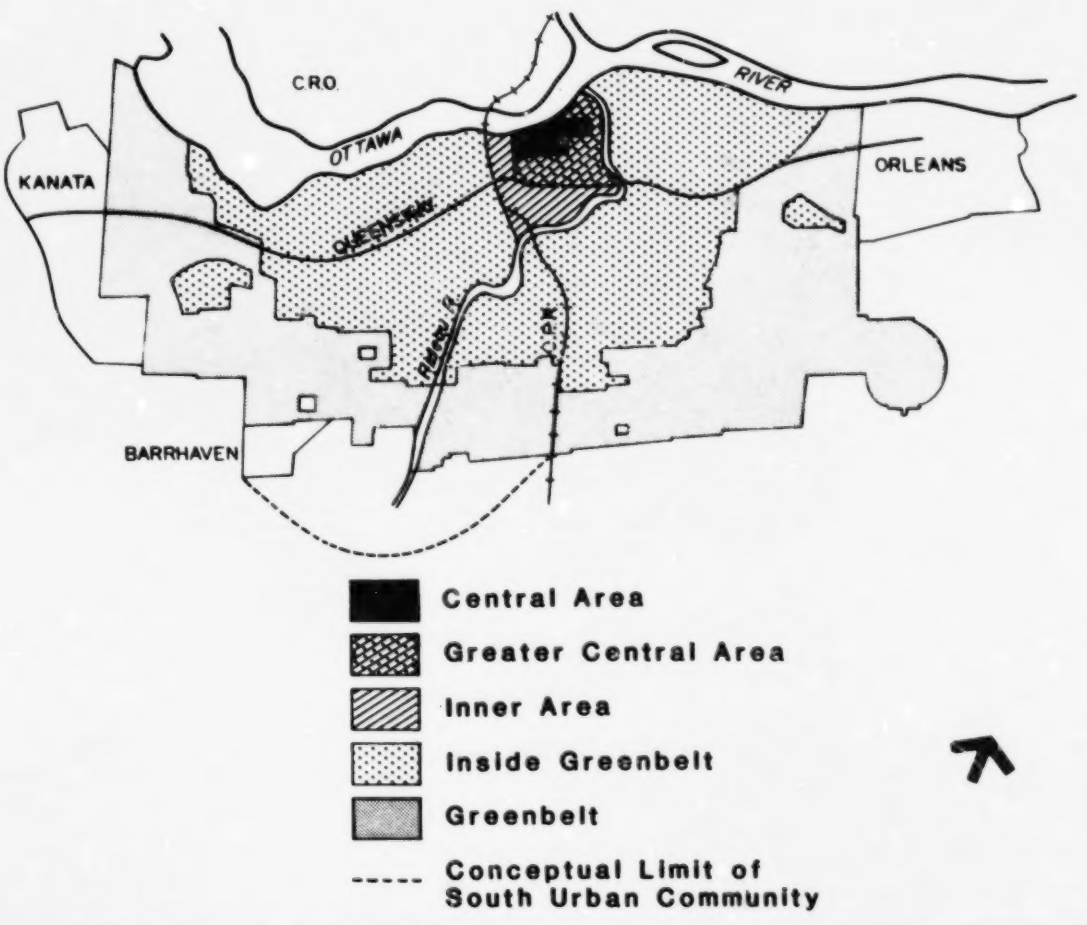
RMOC staff have provided considerable assistance throughout the entire process by supplying information and advice, and by conducting special data analyses or drawing upon the results of the extensive research carried out over

the past few years. In addition, the consultants have been given copies of relevant reports prepared by the Region and other agencies, and have been kept informed of progress in current studies. Each Technical Report has been submitted in draft to the Steering Committee for its review and consideration before appearing in final form.

The consultants have cooperated closely throughout the program to make sure that a consistent approach was being taken. This has been achieved by maintaining informal day by day contact and by holding team meetings at regular intervals.

Figure 1

REFERENCE MAP



2.0 THE TRANSPORTATION TESTS

2.1 Background

Projections have been made by Regional staff of population and employment distributions for the year 2001 and the post 2001 period. The distributions differ according to the emphasis given to growth in various parts of the region. A sketch of the location of parts of the urban area referred to in the text is provided in Figure 1.

Background on the projections can be found in various reports prepared by the Planning Department in 1983 [3].

3. Population Projections, Ottawa-Carleton, 1981-2001.

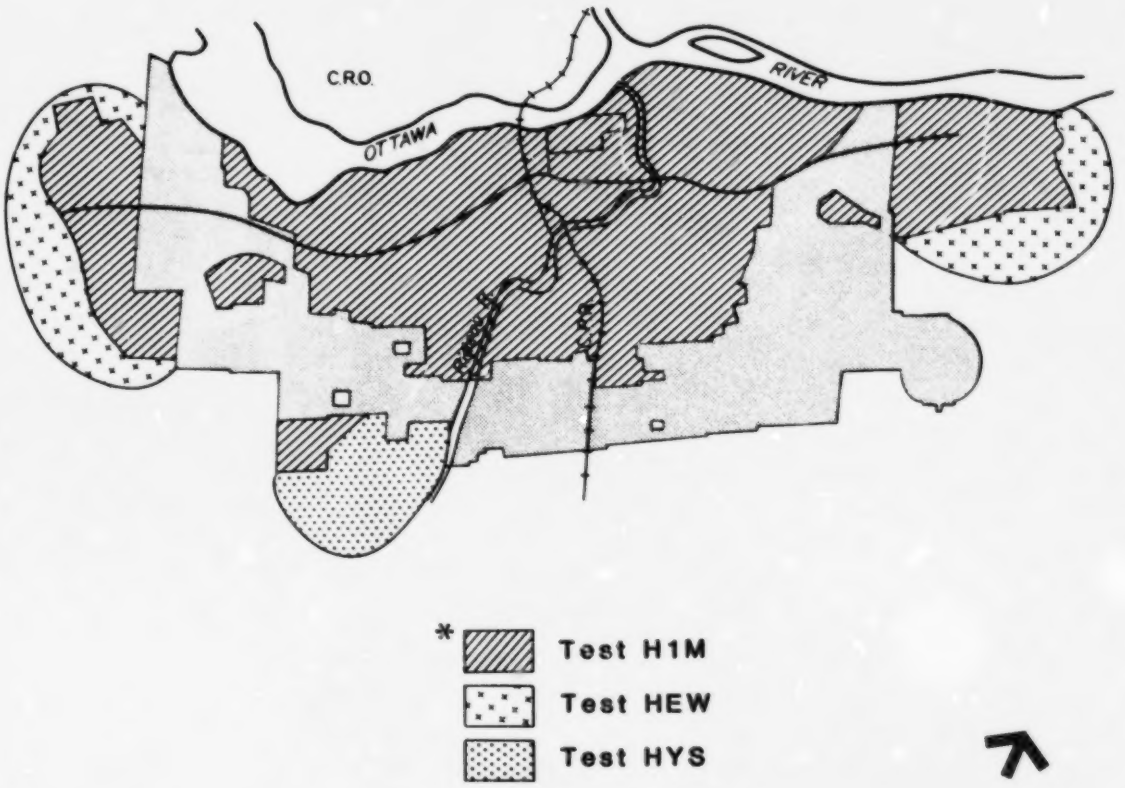
   Employment, Projections, Ottawa-Carleton, 1981-2001

   Options for Future Growth, Ottawa-Carleton, 1981-2001.

   Planning Department, April, 1983.

Figure 2

SCHEMATIC OF THREE TRANSPORTATION TESTS



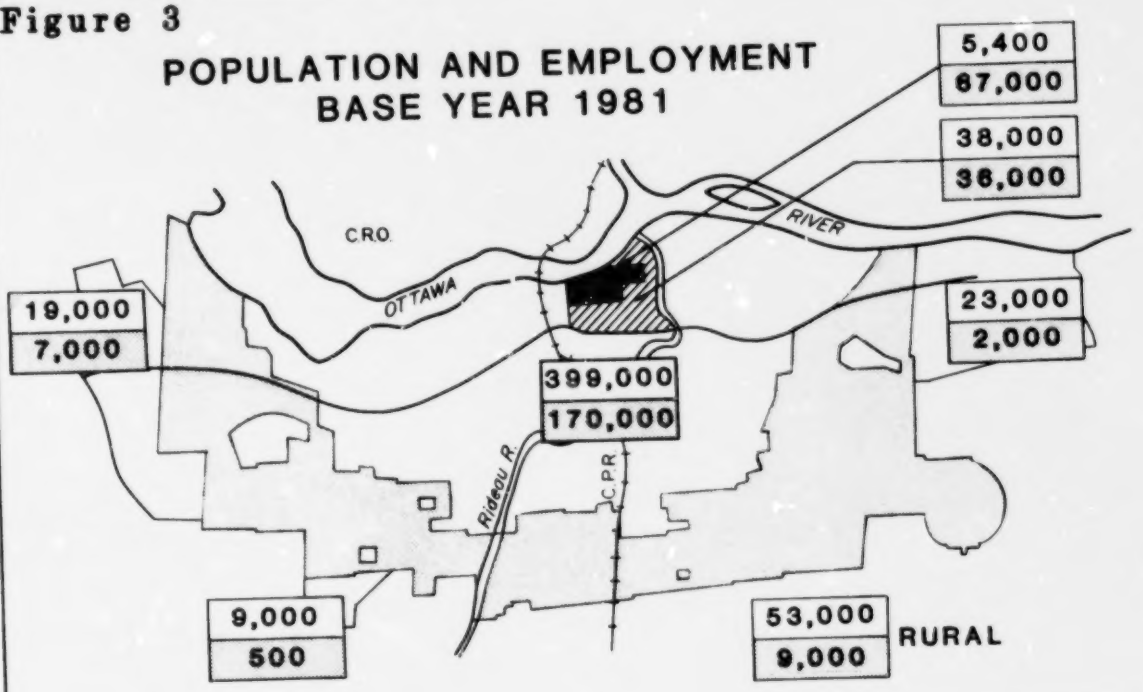
* Lands shown as ▨ comprise stage one urban areas of current Regional Official Plan.

The significance of the two projection periods is that the year 2001 is used to determine specific short-term land use/transportation planning policies and strategies for the official plan; a look at Post 2001 is important in indicating long-term trends and the nature of more general policies and strategies required to maintain orderly development patterns.

The three specific distributions tested during stage 2 of the official plan review and reported in this paper are based upon conclusions reached in the land use and transportation analysis undertaken in stage 1, and upon the decisions taken by Regional Council in December, 1984. Figure 2 provides a sketch of the three transportation tests - each representing a different emphasis in the location of future growth in the year 2001.

Figure 3

POPULATION AND EMPLOYMENT BASE YEAR 1981

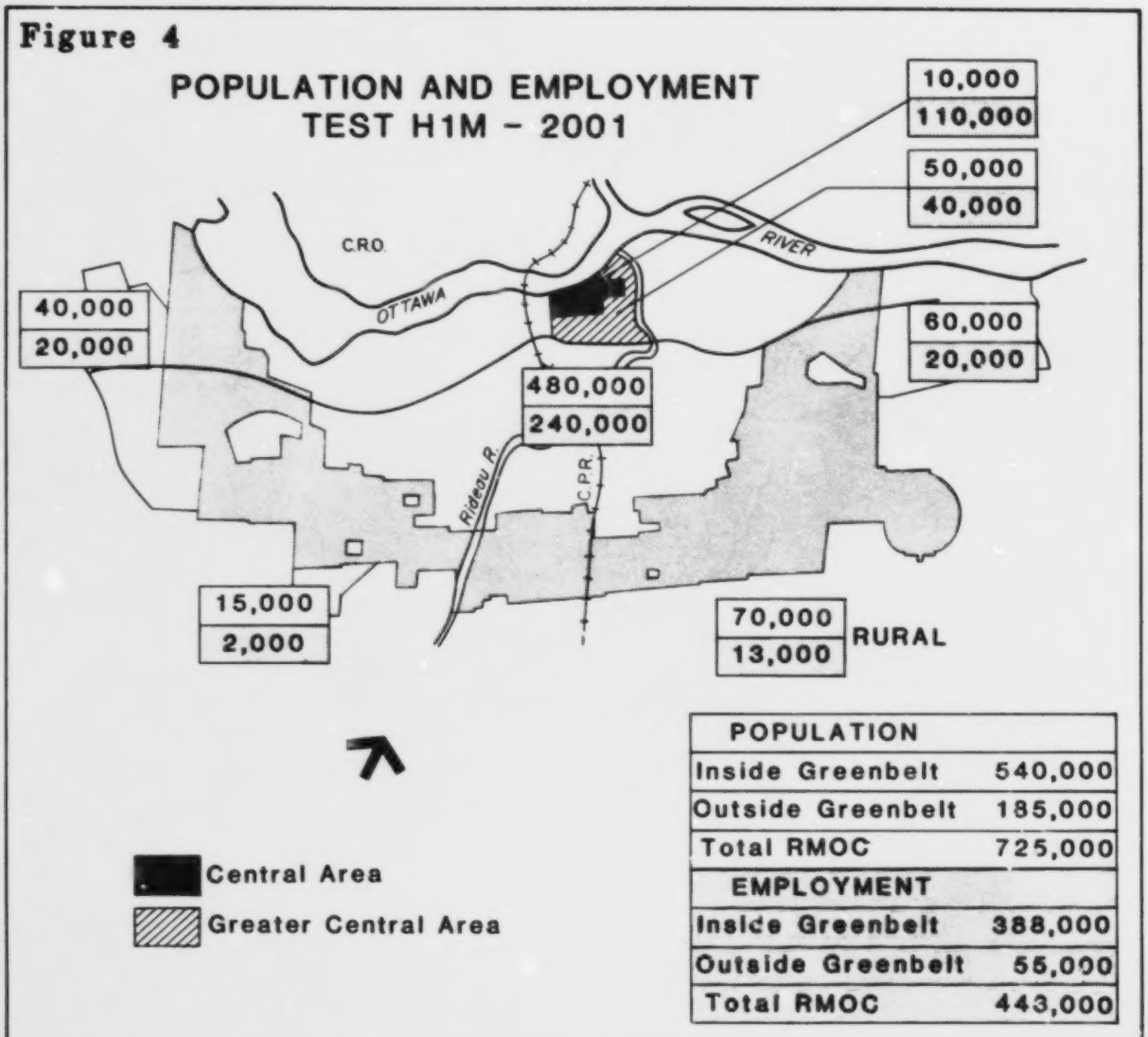


POPULATION	
Inside Greenbelt	443,000
Outside Greenbelt	104,000
Total RMOC	547,000
EMPLOYMENT	
Inside Greenbelt	273,000
Outside Greenbelt	18,500
Total RMOC	292,000

It is stressed that these distributions of people and jobs are not predictions of precisely what may happen under the varying influence of regional and external forces. From a transportation strategy standpoint, the tests have permitted identification of what is called the base travel demand over a range of possible population and employment distributions. The objective was not only to find out what the deficiencies and needs are in each case, but also to determine whether and to what extent these are shared. As is discussed later, examination was also made in a sensitivity analysis of variations in the deficiencies and demands arising from a range of possible changes in certain influential socio-economic factors, which taken individually could raise or lower the travel demand.

Figure 3 illustrates the 1981 base year situation. The basic division is between population/employment distributions within the greenbelt and outside the greenbelt. Population and employ-

Figure 4



POPULATION	
Inside Greenbelt	540,000
Outside Greenbelt	185,000
Total RMOC	725,000
EMPLOYMENT	
Inside Greenbelt	388,000
Outside Greenbelt	55,000
Total RMOC	443,000

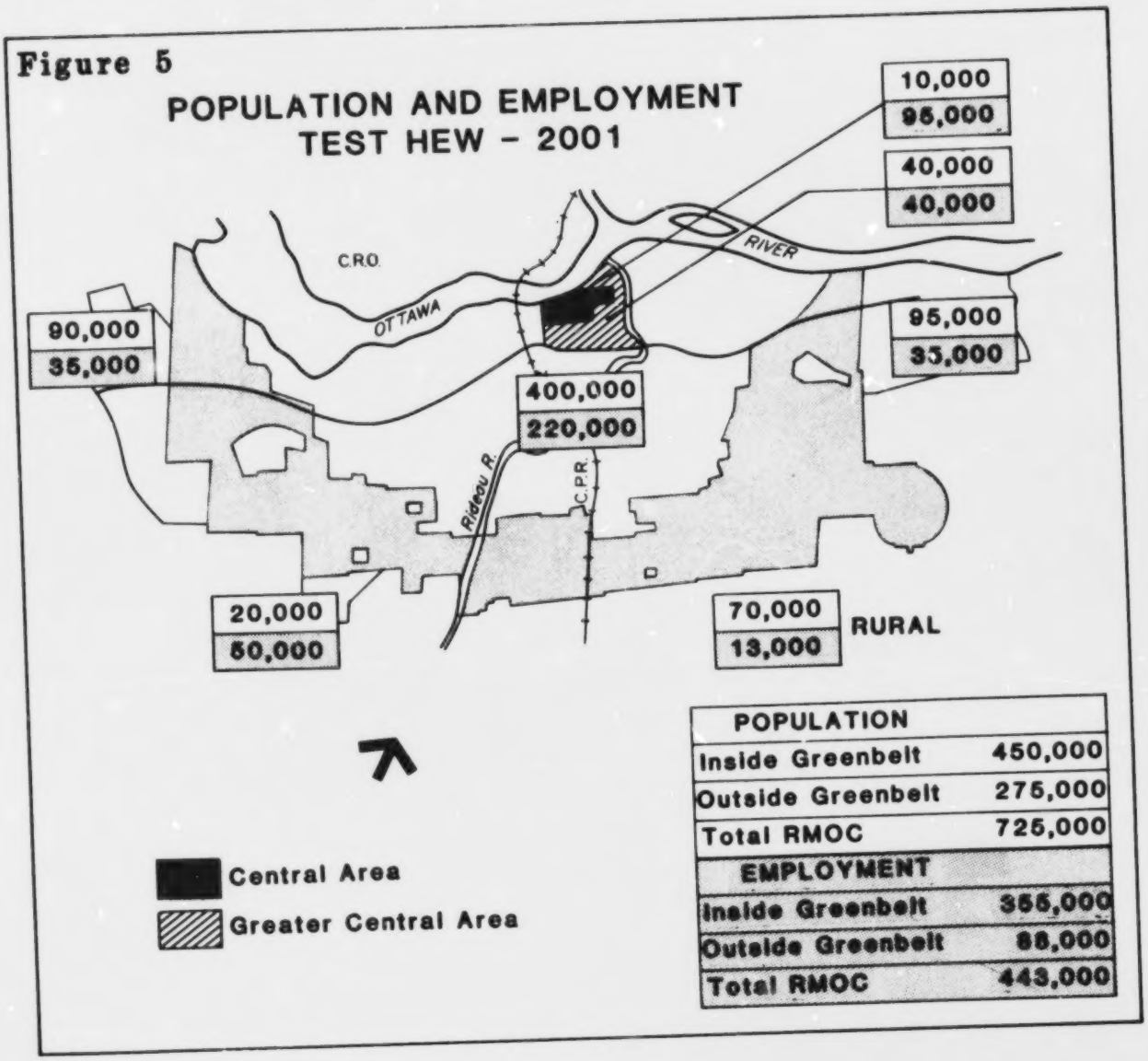
ment figures are given for further subdivisions in each case. The first subdivision is Ottawa central area as defined in the official plan. It corresponds with what is called the C-3 transportation cordon (Ottawa River, Bronson, Laurier, King Edward, St. Patrick) and represents the district which traditionally would be thought of as the central area or downtown with the main concentration of institutional, employment, retail, cultural and recreational activities.

The second subdivision is the greater central area defined by the C-2 cordon bounded by Bronson, the Queensway, the Rideau and Ottawa Rivers. The third subdivision is the rest of the area within the greenbelt.

Outside the greenbelt are the East Urban Community (Orleans), West Urban Community (Kanata) and South Urban Community (Barrhaven/South Gloucester).

In 1981, 81 percent of the regional

Figure 5

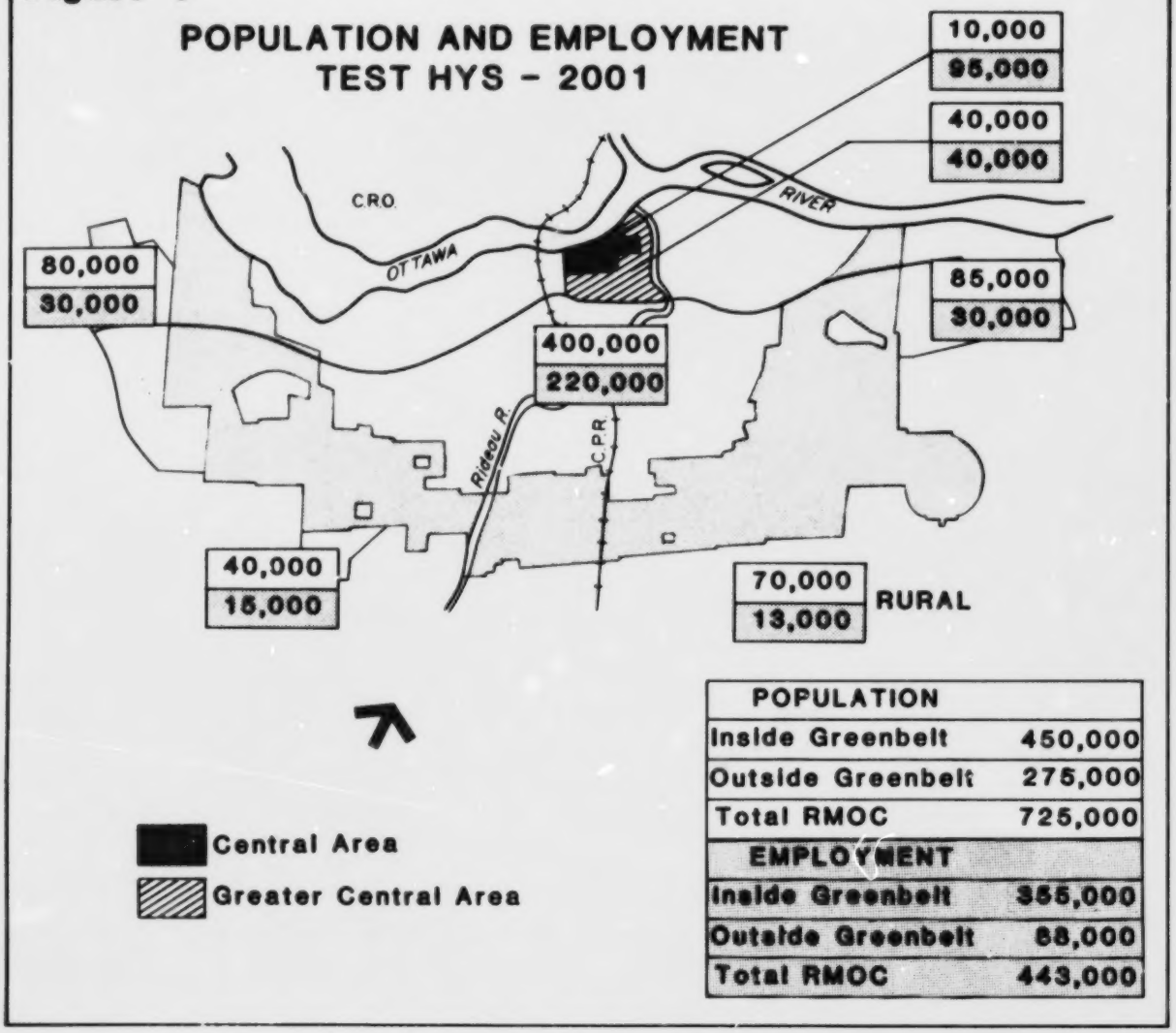


population of 547,000 and 93 percent of the 292,000 jobs were located within the greenbelt. The Outaouais Region had 189,000 people and 68,000 jobs. The total population of the National Capital Region was 736,000 with 360,000 jobs.

2.2 2001 Condition

Figures 4, 5 and 6 illustrate three potential ways that employment and population may be distributed around the end of the century under conditions described as "Hl-Modified", "Hybrid East-West", and "Hybrid South". The control numbers are a regional total of 725,000 people and 443,000 jobs (in Outaouais, preliminary numbers are about 227,000 people and 87,000 jobs). While this discussion paper talks throughout of conditions in 2001, it is emphasised that this stands for a situation where about 725,000 people reside in the region rather than precisely the year itself. As a result

Figure 6



POPULATION	
Inside Greenbelt	450,000
Outside Greenbelt	275,000
Total RMOC	725,000
EMPLOYMENT	
Inside Greenbelt	355,000
Outside Greenbelt	88,000
Total RMOC	443,000

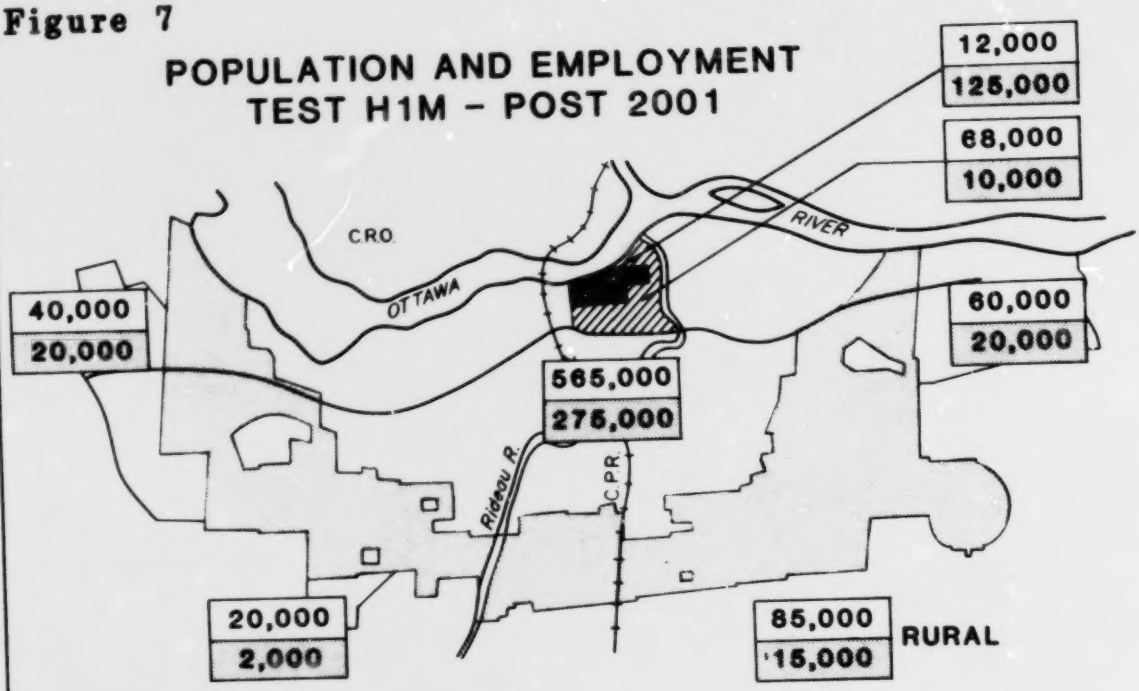
of a review of population trends by the Planning Department, this regional total is considered probable around that year, if growth continues at recently experienced high rates. The Council has selected this population level for the purposes of the official plan review.

The H1-Modified distribution (Figure 4) has grown out of a previous test which was designed to represent an allocation of population and employment largely concentrated within the greenbelt. It assigns over half of the total projected increase in regional population to municipalities within the greenbelt, with an allocation to the City of Ottawa very similar to City staff's estimate (at the time the test was prepared) of 40,000 additional dwelling units within the city limits.

The other two distributions are a combination of several previous tests and are therefore labelled "hybrids".

Figure 7

POPULATION AND EMPLOYMENT TEST H1M - POST 2001



POPULATION	
Inside Greenbelt	645,000
Outside Greenbelt	205,000
Total RMOC	850,000
EMPLOYMENT	
Inside Greenbelt	443,000
Outside Greenbelt	57,000
Total RMOC	500,000

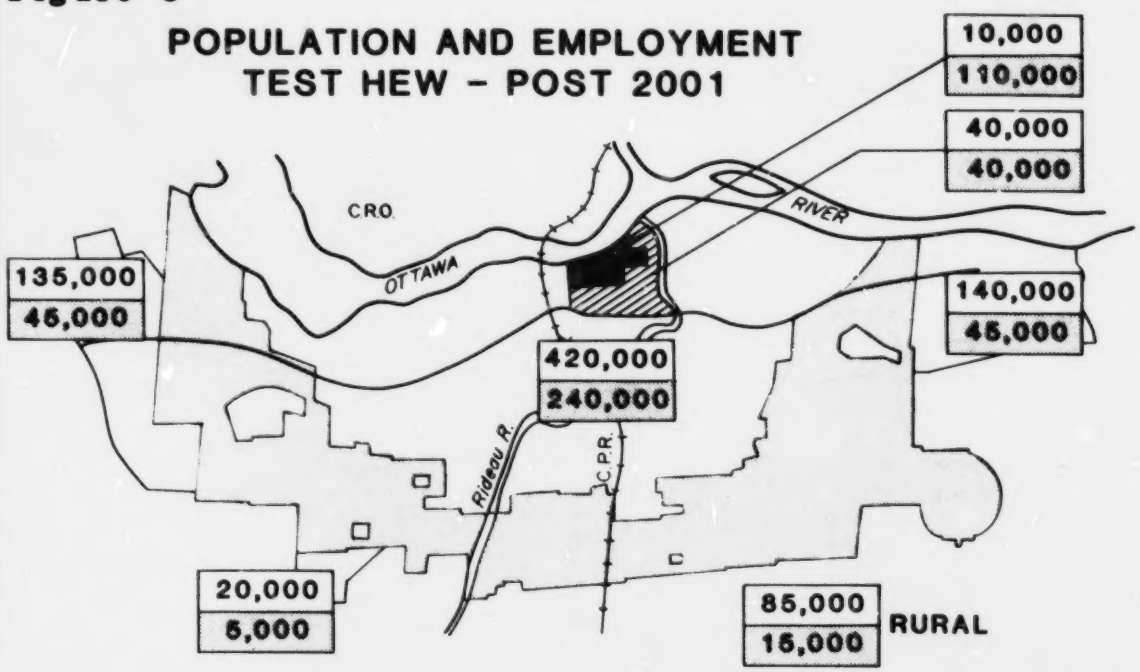
Central Area

Greater Central Area

The Hybrid East-West (Figure 5) builds upon Council's decision to de-emphasise employment growth in the central area and Council's direction to test a condition with larger concentrations of population growth east and west of the greenbelt (Orleans and Kanata respectively) as an alternative to expanding the development area to the south.

The Hybrid South (Figure 6) also is based on Council's decision on de-emphasis of employment growth in the central area, but allocates growth outside the greenbelt to three urban communities in the east, west and south. This situation closely represents the existing official plan. The alternative to growth in the south, by sizable population increases in a couple of villages (about 20,000) was also examined, but rejected (see Task Z).

Figure 8



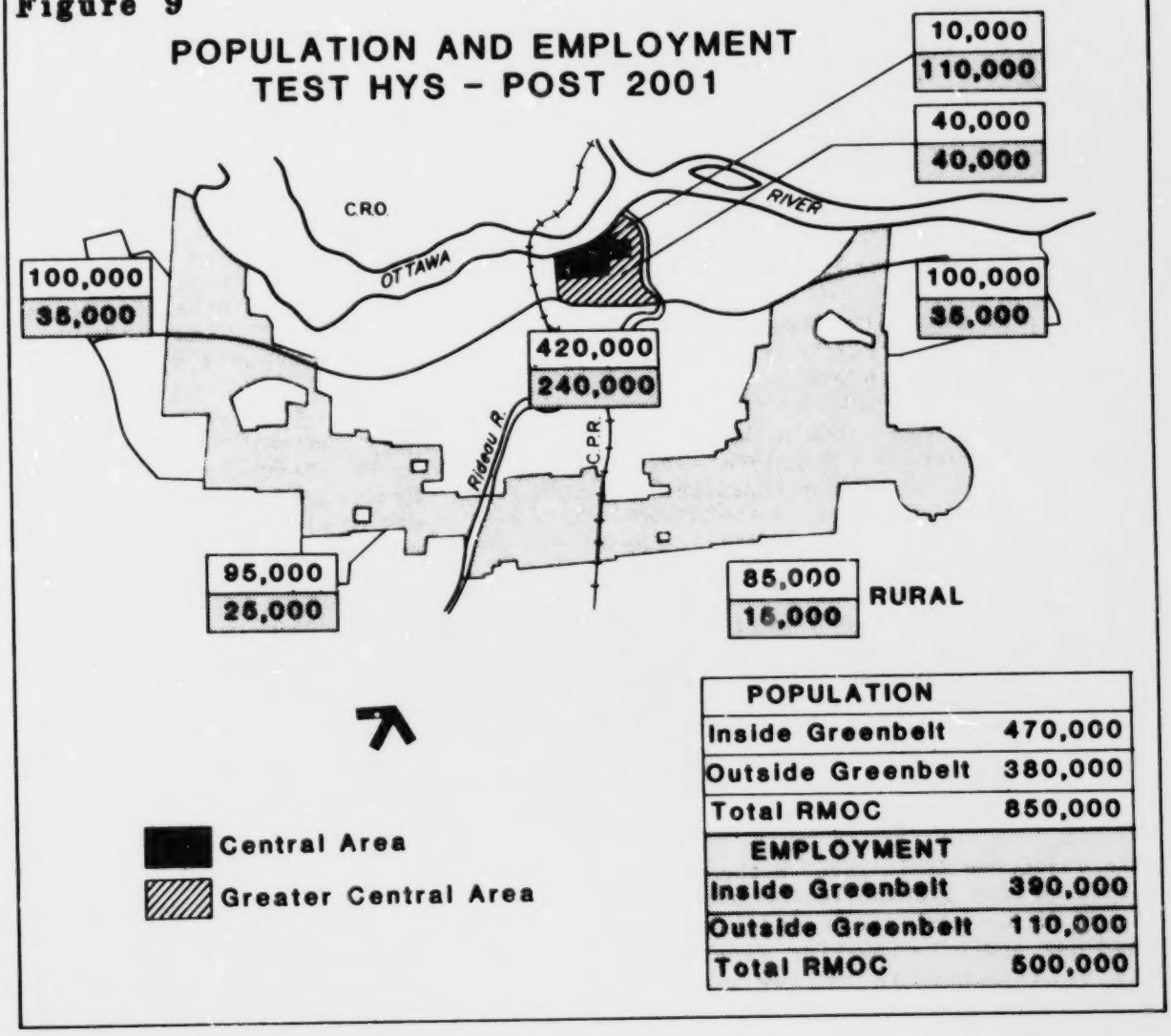
POPULATION	
Inside Greenbelt	470,000
Outside Greenbelt	380,000
Total RMOC	850,000
EMPLOYMENT	
Inside Greenbelt	390,000
Outside Greenbelt	110,000
Total RMOC	500,000

2.3 Post 2001 Condition

The basis for the transportation tests post 2001 is a regional population of 850,000 persons with 500,000 jobs. Figures 7, 8 and 9 repeat the order of H1-Modified, Hybrid East-West and Hybrid South, but show the effect of extending these tests to the post-2001 conditions.

H1-Modified (Figure 7) continues the concentration of population and jobs within the greenbelt. In Hybrid East-West (Figure 8) much greater growth is indicated in the East and West Urban Communities but no further changes has taken place in the South Urban Community over that at 2001. That situation is markedly different in Hybrid South (Figure 9) where the population allocation approaches the numbers in the other two urban communities outside the greenbelt.

Figure 9



POPULATION	
Inside Greenbelt	470,000
Outside Greenbelt	380,000
Total RMOC	850,000
EMPLOYMENT	
Inside Greenbelt	390,000
Outside Greenbelt	110,000
Total RMOC	500,000

2.4 Growth in the Outaouais Region

Increase in population and employment in the Outaouais Region will have an influence on crossings of the Ottawa River and, consequently, on the need for new bridges, as well as on the region's transportation system as a whole. The CRO is now undertaking its own plan review but it has not advanced far enough to be able to supply official forecasts. It is expected, however, that Hull and Gatineau will continue to hold the bulk of the residents and employment opportunities.

2.5 Summary

The test distributions of population and employment, together with the CRO forecasts for the same period, set the stage for the comparative, detailed analysis of the impacts on the Regional transportation system.

3.0 RESULTS OF THE TRANSPORTATION TESTS (TASK B)

3.1 Objective

The objective of Task B has been:

i) to evaluate and compare the impacts of different population and employment distributions;

ii) to identify the supporting transportation networks, as related to overall measures of network performance associated with each; and

iii) to propose the general location, timing and character of major facilities required. As part of this evaluation an examination was made as to whether any distributions had particular benefits or disadvantages in the ability of their associated networks to provide the desired level of transportation service both in the short-term (2001) and the long-term (post 2001).

This objective is in essence the culmination of the transportation analysis. The findings and conclusions affect land use and other policy aspects of the official plan review and the accompanying strategies in many significant ways.

3.2 Analysis in Relation to Other Tasks

The conclusions of Task B to a large extent derive from a synthesis of the extensive analysis carried out, and the findings and conclusions reached, in many of the other Tasks, as presented in the Technical Reports. In addition, the Steering Committee and consultants used their experience and judgement to primarily analyse screenline deficiencies.

It may be helpful to the reader to have a brief comment on the Tasks of greatest relevance.

- Task C NCC Policy for Parkways and Driveways assesses the ability of these special routes to contribute to the Regional network serving transit and auto travel.
- Task D Policy Guidelines Modal Split reviews the possibilities of achieving or even surpassing the official plan guidelines for the transit share of the market.
- Task E Future Bridges over Ottawa River determines the need for a new bridge by 2001 and the best location from the standpoint of transportation service.
- Task F Central Area Parking Policies considers the effect of the amount and type of parking provided in the Ottawa central area on the relative use of the auto and transit services.
- Task M Roadway Capacity Service Standards determines how much traffic can be handled by different types of roads. This is critical to the review in measuring the extent of corridor capacity deficiencies in the evening peak hour and the efficacy of potential improvements in accommodating road traffic at a reasonable level of service.
- Task N Central Area Pedestrian Spaces and Linkages considers the importance of this aspect in enhancing the ability of public transit to compete with the auto.
- Task P Transportation Impacts of Different Employment Levels at Transit Stations assesses the ability to concentrate new jobs at or close to Transitway stations, outside as well as inside the Central Area, since this has major significance in encouraging transit use.

- Task Q CRO Impacts on the RMOC Transportation System investigates the effect on travel crossing the Ottawa River, of changes in the intensity and distribution of CRO land uses.
- Task R Transitway Extensions determines the need for additions to the Region's present 31-km construction program.
- Task S Socio-Economic Trends investigates the potential impacts on future travel demands arising from changes, for example, in the region's economy and employment opportunities, in the proportion of residents in the work force, and in the rate of car ownership and occupancy.
- Task Y Priority and Staging of Transportation Improvements investigates and proposes the order and timing of the road and transitway requirements, as influenced by the sensitivity analysis (from Task S).
- Task Z Transportation Implications of Increased Village Development, examines the transportation disadvantages and benefits of accommodating future urban growth outside the greenbelt in some of the existing villages.

Clearly there is a great amount of interdependency between the findings and conclusions emerging from these Tasks. In fact the synthesis undertaken for Task B involved a continual, iterative process.

3.3. Use of Screenlines

The basic step in the analysis for Task B was to generate evening peak-hour travel movements associated with each 2001 population and employment test distribution, in a direction moving away from the central area. The resulting person trips were allocated to the road and transit systems in accordance with the revised modal split guidelines proposed in Task D and established car occupancy rates. As it is known that the transitway system is capable of being expanded to accept sizable increases in demand, most of the analysis focused on the roadway situation.

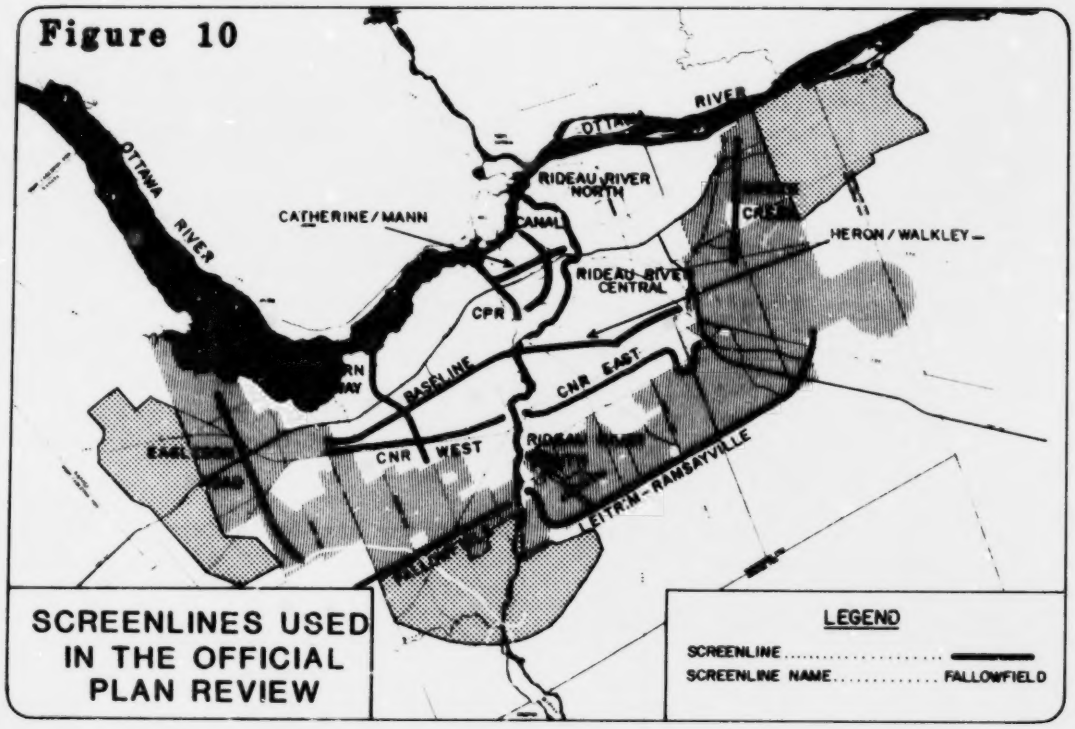
Established factors were applied to the automobile trips to take into account the additional commercial traffic to determine total vehicle volumes in 2001 on each segment of the 1984 road network. Both the base demand (vehicular), and the road capacities are expressed as equivalent Passenger Car Units (PCUs).

The Region has established for planning purposes a number of strategically located screenlines which are used to measure the performance of the transportation system. These imaginary lines, illustrated in Figure 10, are situated along barriers such as waterways and railway lines and intercept roadways crossing them along major corridors of travel. The corridors and screenlines are:

Corridor	Screenlines
East:	Rideau Canal Central; Rideau River Central; Green Creek.
Southeast:	Catherine/Mann; Heron/ Walkley, CNR East; Leitrim/ Ramsayville.
West:	CPR; Western Parkway, Eagleson Road.
Southwest:	Baseline Road; CNR West, Fallowfield Road.

There are, in addition, screenlines at Rideau River South, Rideau River North, Ottawa River, and Rideau Canal North. While not part of the corridor system, these screenlines were also used in the analysis.

Performance of the road system is evaluated, after allocation of trips to the transit mode, by comparing future traffic demand across a corridor or screenline with the available total vehicular capacity, either of the



streets/bridges as they exist or with planned improvements in place. The volume/capacity ratio is used to indicate the level of performance, and in urban areas it is accepted generally that when the volume approaches capacity the situation warrants additional capacity being provided (see Task M). The capacity of a traffic lane can vary according to the class of road, and the level of service that is being planned for. This may range from free flow to heavily congested conditions. The level applied in this analysis represents the somewhat congested conditions normally found in metropolitan areas in the evening peak hour. The importance in all this of achieving the modal split guidelines cannot be overemphasised. If they are not attained, significant congestion will result.

This approach is particularly suited to regional-scale investigations and was used as the means of identifying 2001 base demand deficiencies in PCUs and the network requirements to satisfy those deficiencies. Having done this, it then became possible to extend the range and scope of the evaluation and reach conclusions with respect to recommended transportation strategies. The results of the screenline analysis described above are shown on the following table, Table 1.

3.4 Method for Demand and Deficiency Analysis: 2001

Comparing the 2001 Base Demand (PCUs) in each major travel corridor with the total capacity of the roads crossing a screenline indicates the extent of any capacity deficiencies and the number of additional lanes required. The location(s) for adding lanes and/or building new roads was identified, giving consideration in the process to general practicability and the ability of the improvements to fit effectively into the transportation network.

TABLE 1: SCREENLINE ANALYSES

CORRIDOR	SCREENLINE	2001 BASE DEMAND			1984 CAPACITY	BASE FORECAST DEFICIENCIES		
		HIM	HEW	HYS	PCUS	HIM	HEW	HYS
EAST	Rideau Canal Central	11600	10700	10600	7850	3750	2850	2750
	Rideau River Central	13200	12400	12300	8800	4499	3600	3500
	Green Creek	5900	7000	6700	4700	1200	2300	2000
SOUTHEAST	Catherine/Mann	14300	14300	13400	12800	1500	1500	600
	Heron/Walkley	6500	6200	6100	5400	1100	800	700
	CNR East	5100	5100	5100	4000	1100	1100	1100
	Leitrim/ Ramsayville	3800	4000	4100	7900	-	-	-
WEST	CPR	15600	15200	15100	11000	4600	4200	4100
	Western Parkway	11450	11800	11800	7250	4200	4550	4550
	Eagleson Road	6050	7900	7000	5700	350	2200	1300
SOUTHWEST	Baseline Road	9700	9700	9700	7200	2500	2500	2500
	CNR West	5500	6000	6400	4800	700	1200	1600
	Fallowfield Road	2600	2700	4700	4400	-	-	300
	Rideau River South	5100	5700	6100	4050	1050	1650	2050
	Ottawa River	10900	11000	11000	9000	1900	2000	2000
	Rideau Canal North	4300	4000	4000	5400	-	-	-
	Rideau River North	2800	2800	2700	2700	100	100	-

N.B.: ALL FIGURES ARE IN P.C.U.S. (PASSENGER CAR UNITS)

All forecasts necessarily must begin by interpretation of past trends and the development of some reasonable assumptions about the future. However, it is pointed out in Task S (Socio-Economic Trends) that society is continually changing, as expressed in the way people live and the economy functions. In addition, it is possible that some of the population and employment allocations contained in the tests could shift to an extent. One consequence might be variations in future travel patterns, different from what might be expected from extrapolation of past trends. The reason for the sensitivity analysis conducted on the peak hour base demand, was to assess the implications for corridor movements and deficiencies of possible changes in certain variables or factors.

These factors fall into two groups. The "general factors" considered are: changes in labour force activity rates and communications improvements (a reduction in travel); a trend towards a decrease in the proportion of daily trips made in the peak hour (reduction in travel); effects of more dispersed land use patterns on auto travel generated resulting in lower car occupancies (increase in travel); and continued growth in car ownership rates (increase in travel).

Using judgement, a percentage, plus or minus, has been assigned to each factor. Taken together, these describe the limits of the potential range in travel demand either side of the base demand estimates, from the lowest demand (if only the peak-hour percentage and work-trip rate effects were experienced) to the highest demand (if only the car occupancy and car ownership effects came about). Clearly, those facilities which are required even under the lowest demand case are more strongly justified than those which require either the base demand or the highest one to be warranted.

Unlike the general ones which apply to the entire region, the "specific factors" focus on certain parts of it and are, to some extent, within the control of the agencies responsible for planning. They involve the possibility of the final population estimates for Outaouais Region being lower than have been used; a decrease in central area jobs from 110,000 to 95,000 in 2001, and the impact on adjacent screenlines of not achieving the planned number of jobs in the East, West, and South Urban Communities - fewer local jobs would mean more trips to other destinations.

Application of these factors to base demands in each major corridor (examined in detail in Task Y) has made it possible to identify the potential range in demand and the size of any deficiencies remaining after implementation of steps to increase capacity. This, in turn, has provided important comparative information on the test distributions and identified which is preferred from a transportation strategy standpoint. It also has helped to define priorities and to guide the staging recommendations.

3.5 Conclusions

The comprehensive review and evaluation has produced a number of important conclusions:

- continued intensification of development within the greenbelt will result ultimately in increased traffic congestion which cannot easily be mitigated. This is because the mitigation effort would involve the widening of existing roads and construction of new ones through developed areas.

- dispersal of population and employment to urban communities outside the greenbelt, while contributing to longer trip lengths, can be more easily accommodated through the widening of existing roads and construction of new ones, as well as extensions to the transitway system.

- a substantial growth in employment, however, is required in the urban communities outside the greenbelt to minimise the number of peak hour work trips crossing the greenbelt and passing through the urbanised areas within it. Thus, specific employment targets have been established for each of the three urban communities, with the recommendation that no further residential approvals beyond the current level of planning commitment be allowed to take place until the accompanying employment targets are met. This is discussed further in the paper on Regional Development Strategy.

- continued development along the east-west axis, as represented by the Hybrid East-West Option (even with balanced employment in the two urban communities) will contribute to intensification of traffic movement in the Queensway corridor, which will be very difficult to relieve. Therefore, some early redirection of this growth pressure to the South Urban Community is highly desirable. The area west of the Rideau River is preferred because of the ability of the north-south arterials there to carry the traffic.

- the key facility in the road system is the Queensway. This will require, as a minimum, the widening and improvements now programmed. Further intensification of traffic in the east-west corridor will require additional improvements to the Queensway and the roads parallel to it in the inner area, as well as relief facilities to by-pass traffic around the Queensway corridor.

- the key element on the public transit side is the transitway system. To maintain a high level of modal split and, therefore, minimise additional road requirements, it will be necessary to extend the network beyond the planned 31-km system, to Orleans and Kanata. To make sure longer term requirements are met there should also be protection of a right-of-way in the Woodroffe corridor to serve southerly growth.

- subject to confirmation of the population and employment forecasts for the Outaouais Region, it does not appear from the figures on hand that there will be significant impacts on Ottawa-Carleton's transportation system. Additional bridge capacity across the Ottawa River should not be required to meet traffic demands before the Region reaches a population of 725,000. The approaches to the Portage and MacDonald-Cartier bridges will need to be upgraded, however, through the extension of Bronson Avenue to the Portage Bridge and the extension of the Vanier Parkway to the MacDonald-Cartier Bridge. To make sure that future requirements can be met, the approaches to the potential crossings at Deschenes, Lemieux Island, and Kettle Island should be protected, pending the outcome of the more detailed, multi-level government study of the situation, which is about to start.

4.0 PUBLIC TRANSIT STRATEGIES

4.1 Policy guideline splits

Modal split is a measure of the number of persons using transit, as a proportion of travel for all purposes by buses and cars. In the analysis undertaken in both stage 1 and stage 2 of the official plan review, all traffic volumes have been expressed on the basis of the evening peak hour, in the direction away from the central area.

The region today enjoys a higher transit modal split than any other North American city of similar size. This is a result of the very attractive level of transit service provided to the public, and the importance assigned to the transitway system by Regional Council in the planning and development of the overall transportation network. Modal split guidelines were first established as targets in the current official plan when it was adopted in 1974. Improvements have been observed in the following years as a result of Council's decision to favour public transit. This second stage of the review provided an opportunity to see whether adjustments to the original guidelines are warranted. This has been done by analysis of transit movements across the screenlines and consideration of the findings and conclusions arising from associated tasks.

The conclusion is that the guidelines, with some minor adjustments, remain achievable in 2001 and after, as long as construction of the planned 31 km transitway system continues, important extensions are added, and various land development and operational measures are put into effect.

4.2 The Transitway System, 2001

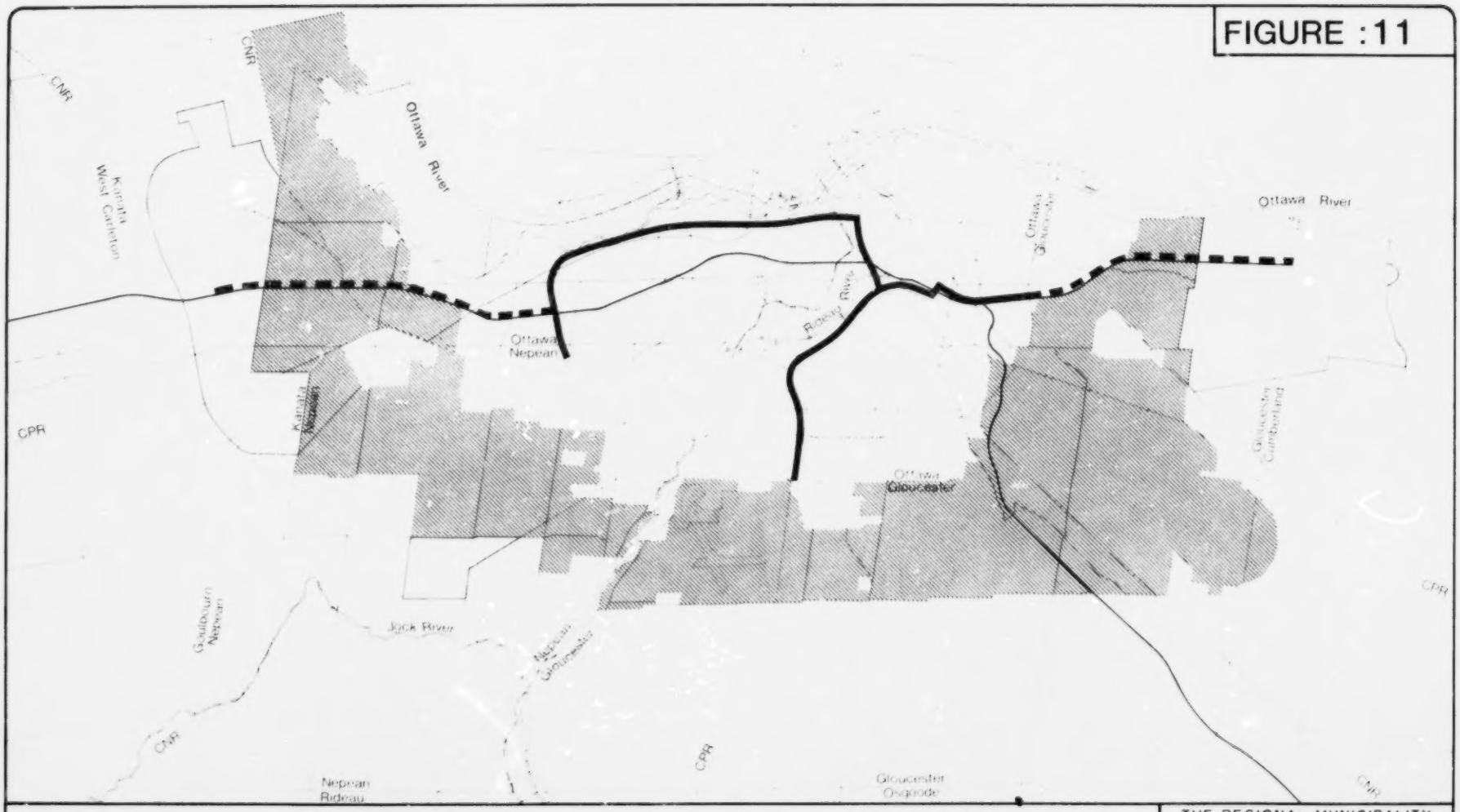
The transitway system has emerged as a critically important component of the Region's transportation plan. An important benefit is its effect in increasing transit efficiency through higher operating speeds. Without it, and the high level of service it provides, there is no hope of achieving the modal split guidelines. Its absence would create a need to carry out major improvements to the road network, which in some corridors would be difficult if not impossible to do. An outstanding example is at the Green Creek screenline where road deficiencies can be eliminated only in part by planned improvements, and the strategy must be to rely as well on the transitway system in serving travel in this corridor. In addition to completing the system identified in the existing regional plan, other important measures are proposed for satisfying 2001 conditions.

The first priority, in fact, is for this extension to be constructed to the East Urban Community as quickly as possible. The extension to the West Urban Community will be required by 2001, with the timing of the section west from Woodroffe Avenue along the Queensway being dependent on the build-up of traffic congestion on the Queensway and the consequent effects on service times of buses operating in mixed traffic on the freeway. Separate transit facilities from the Queensway into Orlean's and Kanata's Town Centres should precede the transitway to those communities both to improve the existing service levels locally, and establish a land use development framework tied to high transit accessibility.

The operation on the Ottawa River Parkway eventually should be relocated to the abandoned streetcar right-of-way adjacent to Richmond Road. This will permit faster operation and give better access overall to residents in that part of West Ottawa. The timing is not considered critical.

The proposed transitway system is shown in Figure 11.

FIGURE :11



TRANSITWAY PROGRAMME
31 km. + EXTENSIONS

PROPOSED 31 km. TRANSITWAY

PROPOSED EXTENSION TO WUC & EUC

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale Échelle
2.5 0 2.5km.

OFFICIAL PLAN REVIEW, OCTOBER, 1985

4.3 The Transitway System, Post 2001

Going beyond a population of 725,000 to the post-2001 period, there is no need to extend the transitway beyond the Orleans and Kanata Town Centres. Extension to the southwest will be related to growth in the South Urban Community around the Barrhaven area, and it will be prudent to protect a right-of-way along Woodroffe; this consideration also applies in the case of the southeasterly extension to the airport and to Gloucester outside the greenbelt.

In formulating long-term strategies, further transitway links within the greenbelt probably will need consideration for the post 2001 period. The principal reason is related to operational and service considerations as well as the desirability of removing from the Ottawa Central Area Transitway trips not destined there. For example, a southerly east-west connection between the southeast and southwest transitways would make possible direct travel between Orleans, Eastgate, Hurdman, Billings Bridge, Baseline and Kanata. There are several possible locations for this, such as Baseline Road or the proposed Inner Ring Road corridor.

A related long-term possibility is a transitway extension northwards along the CPR Corridor to intersect the Western Transitway just west of Preston Street. This would penetrate Confederation Heights, and would serve Carleton University and the Booth/Carling employment area. It would make it possible for some trips to get to Tunney's Pasture without having to go through the central area.

At 2001 it is anticipated that with currently planned improvements, the transitway in the central area will be close to capacity. This adds emphasis to the need for the east-west and north-south extensions just described. Under high volume conditions there, operational and traffic improvements will be required to carry the flows.

One of the objectives of these additions to the system would be to put all urban residents within 15 minutes of the transitway by feeder bus and allow them to travel to most places served in the Region in about 40 minutes at the outside. Development of a supporting strategy on the location of new jobs within reasonable walking distance of transit stations would benefit employees, and provide further opportunities for achieving the guideline modal splits.

4.4 Employment and Transitway Stations

Outside of the central area there are several employment concentrations of significant size. Examples are Confederation Heights and Tunney's Pasture, both federal government areas. Continuing growth in the service and retail sectors of the economy is producing a need for more space in suburban locations. Wherever large employment nodes exist in proximity to the transitway stations it is possible to provide a much higher level of service than would be the case were the same numbers to be dispersed in smaller concentrations. Through its own strategies and in co-operation with other agencies and the private sector, the Region should encourage intensification and new development at suitable transitway stations.

To be effective, the employment potential at the nodes must be sufficiently large to ensure that, for a given modal split and directional distribution of travel, there are sufficient numbers of passengers generated to warrant frequent service to residential sectors of the region. A theoretical examination was made of conditions produced at nodes with various levels of employment. As a result, it became possible to describe limiting conditions and develop an analytical framework for application to real situations. In addition an analysis of conditions at each employment node, including future capacity levels on critical links on the adjacent road network was carried out.

It has been determined that a total of approximately 50,000 of the new jobs in the region could locate in nodes at or close to transitway stations. This number is over and above the allocation of employment to the central area. Should this be achieved, then together with the central area, about 40 percent of all regional employment (at 2001) would be located within walking distance of transitway stations.

Existing intensive nodes should be encouraged to develop to their full potential and new nodes promoted--particularly ones located at the ends of the transitway system. By increasing reverse-peak movements these will increase system efficiency. The threshold for the supply of effective transit service at nodes is about 5,000 jobs. Achieving this target as quickly as possible at key stations will be important in setting travel habits favouring the transit system.

It is emphasised that if the policy guideline modal splits are not achieved increased road congestion will result. Developing intensive employment nodes at the stations identified is an important component in the strategy to achieve the policy guideline modal splits.

Following is a preliminary list of employment nodes which are considered by virtue of developable size and location to be supportive of, and capable of being very well served by, the transitway system. Later analysis employing other criteria may lead to modifications. The nodes shown in Figure 12 are: Kanata Town Centre, Orleans Town Centre, Eastgate, South Keys, and Baseline stations. Others with potential include Billings Bridge, Lincoln Fields, St. Laurent and Tunney's Pasture stations. Each selected site will require detailed investigation to identify specific planning and site-design guidelines.

4.5 Design and Operating Issues

The provision of good levels of service also will depend on ensuring that design and operational improvements are not overlooked. Major arterials and collector roads--in particular ones feeding transitway stations--should be able to carry buses and other traffic efficiently. The best possible standards should be incorporated in the design of intensive employment nodes as well as in new residential areas, not forgetting special needs of and services for transportation of the handicapped.

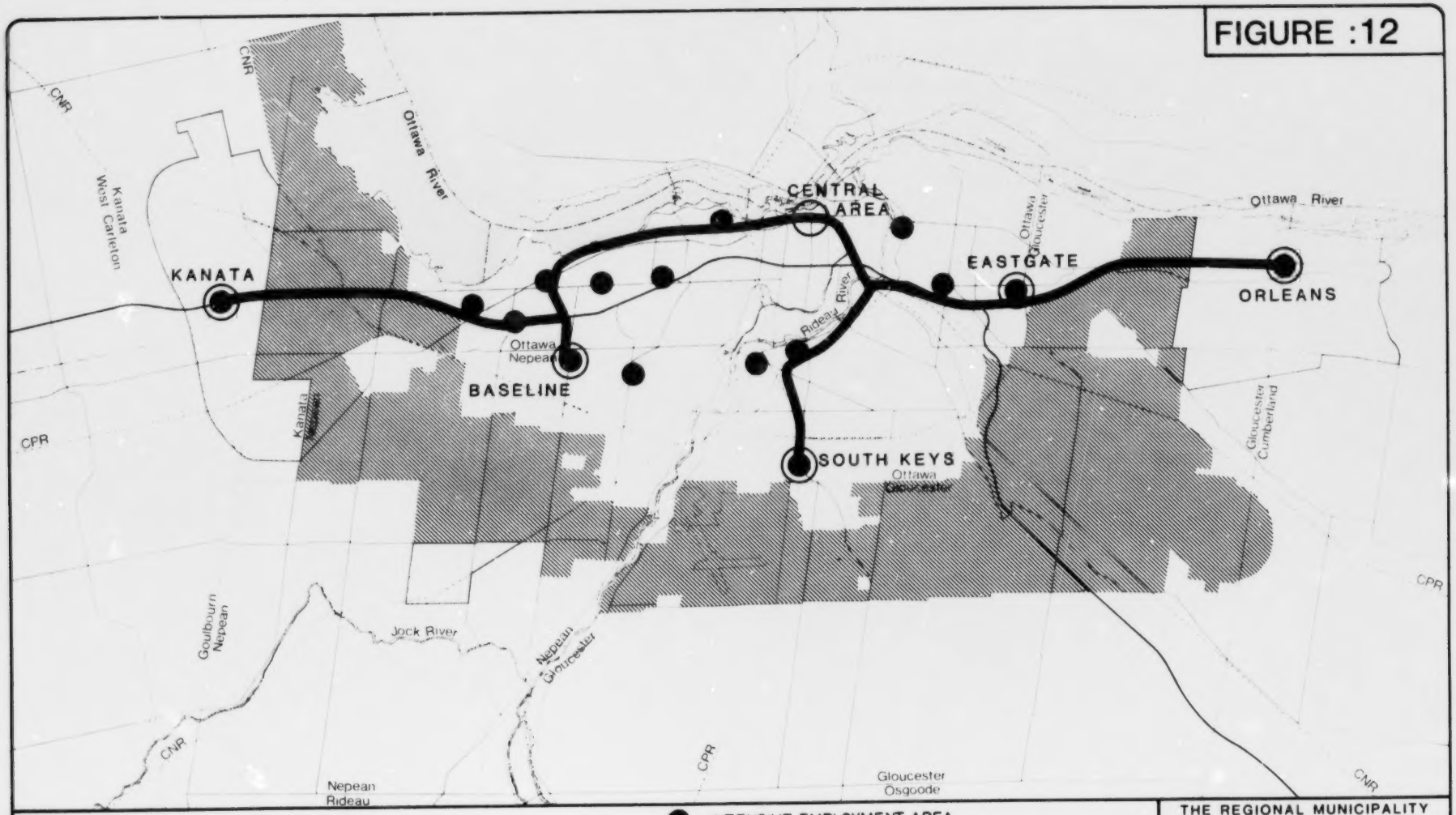
5.0 THE ROADWAY NETWORK

5.1 Introduction

The method for the demand/capacity analysis, leading to the recommended road network, is described in Section 3 of this discussion paper. As a result of the sensitivity analysis, this network is presented in two tiers, with the first tier representing the facilities required to satisfy the lowest level of projected roadway demand, and the second tier containing those facilities required to satisfy increased demand levels associated with general factors such as a reduced level of car occupancy, as well as specific factors such as the inability to achieve the targetted employment levels in the urban communities outside the greenbelt.

Where appropriate, comments are also offered on road requirements beyond the second tier. These requirements will have to be confirmed as the region develops and the demand in major travel corridors is more clearly established. In the meantime they can be considered to be of lower priority than the roads in the first and second tier.

FIGURE :12



EMPLOYMENT AREAS & TRANSITWAY

INTENSIVE EMPLOYMENT AREA

TRANSITWAY (31 Km. +EXTENSIONS)

KEY EMPLOYMENT AREAS

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON

Planning Urbanisme

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale Échelle

2.5 0 2.5km.

OFFICIAL PLAN REVIEW, OCTOBER, 1985

Finally, only those roads which will provide significant capacity increases are referred to in the first and second tier requirements. Other roads, which are included in the current official plan are dealt with in Section 5.3.

5.2 The Two Tier Network

While the analysis was carried out for individual travel corridors, for simplicity of presentation, the results are discussed by road facility. Figure 13 identifies first and second tier road requirements. The links are numbered for easier identification and the numbers are referred to in the text below. It must be emphasised that the analysis of requirements and priorities has been undertaken purely on the basis of the demand and capacity studies. Since it is not possible to make precise long range forecasts, it is recommended that all of the roads identified in this analysis, including first tier, second tier and beyond should remain in the official plan.

Providing an increase in capacity may not always come about in response to overcoming screenline deficiencies. New roads may be required to extend the road network or distribute the demand more evenly. Roads may require reconstruction because their structural condition is poor. Often they are widened at the same time.

The Queensway

- The first tier requirement is to complete the widening of the Queensway by one lane in each direction from Acres Road in the west to Alta Vista in the east. [1] Also, extension of the four lane freeway section through the East Urban Community to 10th Line Road (RR47), with interchanges at Champlain St. (RR39) and 10th Line Road (RR47), will support the increased development of this community. [2]

- The second tier development of the Queensway includes implementation of a collector-distributor systems, involving three lane collector roads on the north and south sides of the Queensway from approximately the CPR crossing in the west to Nicholas Street in the east. [3]

- Further development of the Queensway beyond the first and second tier requirements is not contemplated.

Inner Ring Road

- There is no first tier requirement for the Inner Ring Road.

- As a second tier requirement, the Inner Ring Road would be constructed as a four lane divided at grade arterial from the Western Parkway to Hunt Club Road at Highway 417 approximately. [4]

- Depending on the extent and nature of development in the East and West Urban Communities, it may be necessary to consider upgrading the Inner Ring Road to a grade-separated facility, to act as a major by-pass for the Queensway Corridor.

Hunt Club Road

- As a first tier requirement, Hunt Club Road should be completed and extended as a four lane arterial west to Cedarview (Highway 416), to connect with the proposed extension of Terry Fox Drive. It should also be extended in the east to an interchange with Highway 417. [5]

- The second tier requirement for Hunt Club Road involves its widening from four to six lanes.

St. Joseph Blvd.

- As a first tier requirement St. Joseph Blvd. should be widened to four lanes from the Queensway to Jeanne D'Arc Blvd. [6]

Innes Road

- The first tier requirement for Innes Road involves a widening to four lanes from Blair Road to 10th Line Road (RR47) including the Blackburn Hamlet By pass. [7]

- The second tier requirement is the extension of Innes Road to Walkley/Hunt Club Road as a four lane arterial. [8]

Terry Fox Drive

- The first tier requirement is to extend and complete Terry Fox Drive as a four lane arterial from its present terminus at Hazeldean Road (RR248) south and east to connect with Knoxdale Road. [9]

Baseline Road

- There is no first tier requirement for Baseline Road.

- The second tier road improvements would include widening Baseline Road to six lanes from Prince of Wales to Greenbank and to four lanes from Greenbank to Richmond. [10]

- Depending on the extent and characteristics of the development in the West Urban Community, it may be necessary to connect Timm Drive and Baseline Road across the greenbelt to improve access to the West Urban Community. This link is considered to be beyond the second tier requirements.

Vanier Parkway

- Vanier Parkway should be extended as a four lane arterial to the MacDonald- Cartier Bridge in the first tier road program. [11]

Bronson Avenue

- As a first tier requirement, Bronson Avenue should be extended as a four lane arterial to the Portage Bridge. [12]

Industrial/Nicholas Connection

- As a second tier requirement, Industrial Avenue should be extended across the Rideau River to connect with Nicholas Street [13] and the Queensway collector-distributor system.

Conroy Road

- In the first tier Conroy Road should be widened to four lanes from Hunt Club to Walkley. [14]

Hawthorne/Russell Road

- Hawthorne Road should be widened to four lanes from the extended Hunt Club Road to Russell, and Russell Road should be widened to four lanes from its intersection with Hawthorne to St. Laurent in the first tier. [15]

Champagne Arterial

- There is no first tier requirement for this facility.

- As a second tier requirement a four lane arterial connection from Carling Avenue to Scott/Wellington should be built on an alignment adjacent to the CPR tracks to the west of the central area. [16] Extension of this road to connect with either the Chaudiere Bridge or a future bridge in the location of Lemieux island is a possibility.

Greenbank Road

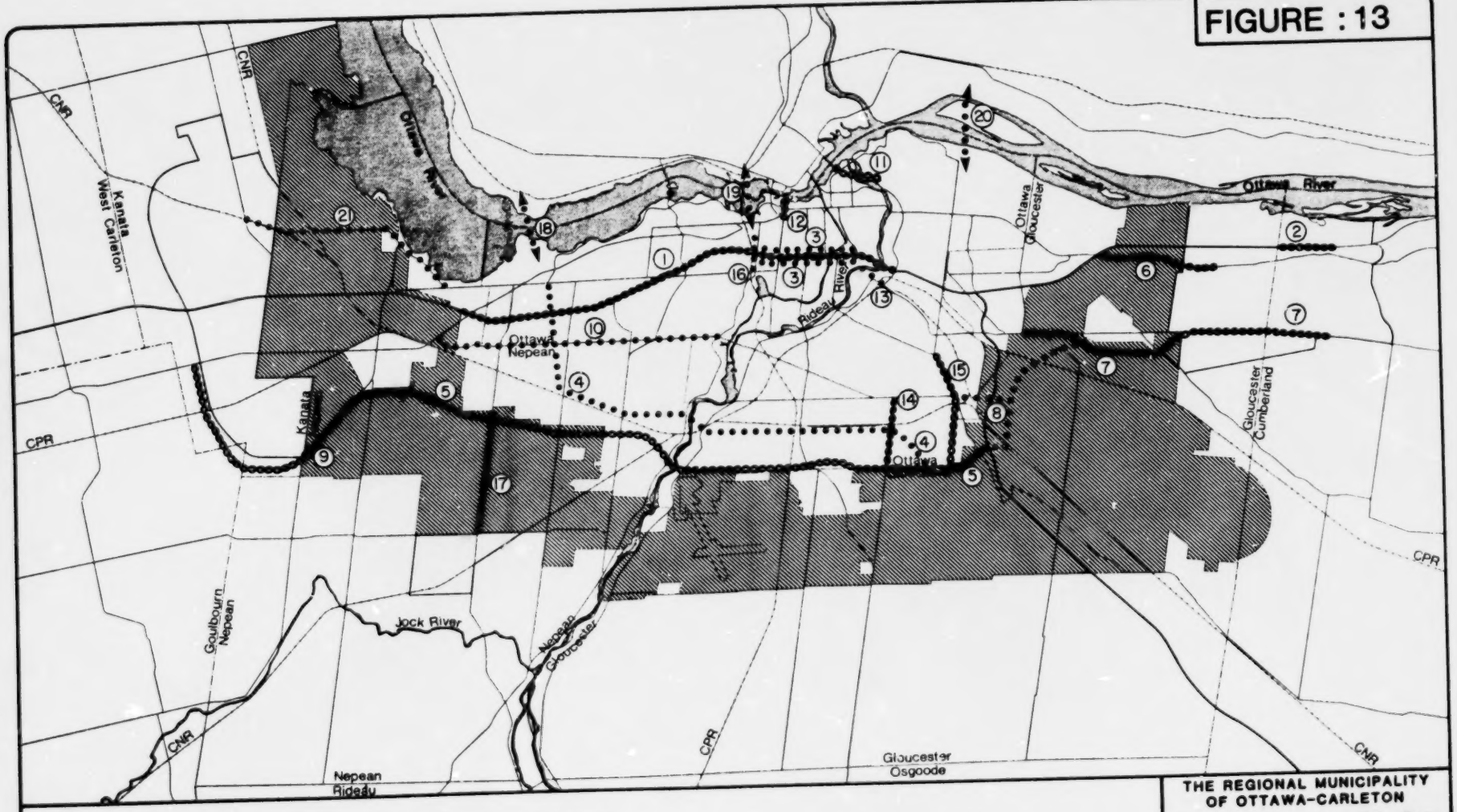
- The first tier requirement is to widen Greenbank Road to four lanes from Fallowfield to Knoxdale. [17]

Alta Vista Parkway

- There are no first or second tier road requirements for this facility.

- Depending on the extent and nature of future development in Leitrim and in the South Urban Community east of the Rideau River, the development of the

FIGURE : 13



PROPOSED ROAD REQUIREMENTS AND PRIORITIES

Tier 1

Tier 2

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON

Planning Urbanisme

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale 2.5 0 2.5km. Échelle

OFFICIAL PLAN REVIEW, OCTOBER, 1988

Alta Vista Parkway as a four lane arterial might be required.

Woodroffe/Prince of Wales/Fisher Avenue

- There are no first and second tier requirements for widening the existing roads. However, depending on the extent and nature of development in the South Urban Community, widening may be required in the future.

New bridge across the Ottawa River

- There is no first tier requirement for an additional bridge across the Ottawa River.

- As a second tier requirement a new bridge with a six lane cross section and good arterial approaches on both sides of the River should be provided. Subject to further study to determine the best location, approaches in the Deschenes [18] Lemieux [19] and Kettle Island [20] locations should be protected.

Carling Avenue

- The widening of Carling Avenue between Bayshore and March Road is considered to be a second tier requirement. [21]

5.3 Other Roads in Existing Official Plan

A number of other future roads, which have not been referred to above, are included on the schedules of the current regional official plan.

It is proposed that these be dealt with as follows.

Outer Ring Road

The Outer Ring Road is designated in the existing official plan as a conceptual link between 417 (East) and 417 (West) running south of the greenbelt. The need for an Outer Ring Road has not been found within the foreseeable future.

As the most critical element of such a facility is the location of a future crossing of the Rideau River, it is proposed that the location identified in the Outer Ring Road Study for a future Rideau River bridge, considered by Council in 1975, should be identified on the regional official plan and the property should be protected from development.

In addition, the right-of-way for a future major road between the Rideau River and Highway 416 will be identified and protected as part of the planning of the South Urban Community. This could form part of the Outer Ring Road should it be required in the long term.

Kirkwood Avenue Extension

It is considered unlikely that the Champlain Bridge over the Ottawa River will be twinned and it is likely that the feeder road system on the Ontario side, made up of NCC links, will remain as it now is. A request to remove the Kirkwood Avenue Extension has been received from the City of Ottawa. This is under review and at the City's request will be dealt with early in 1986 ahead of the completion of the official plan review.

Merivale Corridor

Since the Cedarview Corridor has now been selected by the Ministry of Transportation and Communications as the recommended location for Highway 416, the Merivale Corridor will be removed from the regional official plan. However, Regional Council, while supporting the Cedarview Corridor for Highway 416, adopted the following motion at their meeting on 25 May, 1983:

> "That the existing Highway 416 designation between Century Road and the Hunt Club Bridge be retained until such time as the Province has approved and budgetted for construction of the freeway".

Stittsville Bypass

A bypass of the village of Stittsville is currently identified on the regional official Plan. It is proposed that discussions take place with the Township of Goulbourn on the need to continue the designation of this facility.

Scott Street Extension

It is proposed that the extension of Scott Street westerly from Churchill Avenue to Richmond Road remain in the official plan.

Blair Road Extension

It is proposed that the extension of Blair Road south of Innes Road to Walkley Road remain on the official plan.

The final alignment of this link will be integrated with the planning of the proposed Innes/Walkley/Hunt Club link referred to above.

Ottawa River Parkway (East)

The Ottawa River Parkway (East) is designated as a link between Highway 17 at the intersection with Regional Road 47 and Hemlock Road via the Ottawa Riverfront lands. The position of the NCC is that a road linking Rockcliffe Driveway and St. Joseph Bld. at Bearbrook Road should be built on the Ottawa Riverfront lands.

Despite the position of the NCC with respect to this link, it is recommended that the Ottawa River Parkway (East) continue to be included in the regional official plan and that the right-of-way within the East Urban Community continue to be protected as a transportation corridor. This will maintain planning flexibility for the future and will provide the Council of the day with an option for relieving what may be a significant transportation problem in the east corridor if employment levels assumed in this analysis are not attained.

Preston-Chaudiere Link

It is proposed that the link between Preston and the Chaudiere Bridge remain on the official plan until the planning of the Champagne Arterial and the future bridge over the Ottawa River, referred to in Section 5.2 above, has been resolved.

6.0 SUMMARY

In summary the following are the proposed transportation policies:

1. Continue Council's existing policy to give priority to transit.

2. Incorporate the following modal split guidelines in the official plan. (See Figure 10 for location of screenlines)

Screenline	% Transit Modal Split
Rideau Canal Central	30
Rideau River Central	45
Green Creek	40
Leitrim/Ramsayville	0*
CPR	45
Western Parkway	40
Eagleson Road	35
Fallowfield Road	30
Rideau River South	20
Rideau River North	25
Rideau Canal North	70
Ottawa River	30

*Unless urban growth takes place in Gloucester south of the greenbelt.

3. Designate in the official plan extensions to the transitway system to the town centres of Orleans and Kanata with the extension to Orleans having priority.

4. Investigate by means of a route location study an extension of the S.W. Transitway from Baseline

Station to Barrhaven and designate the route in the official plan. Until the route location study is complete continue to protect the Woodroffe Avenue corridor.

5. Investigate by means of route location studies and, if warranted, subsequently designate in the official plan transitways

   i) linking the South east and South west Transitways (South Keys or Heron to Baseline Stations),

   ii) the South west and West Transitways in the vicinity of the CPR tracks, and

   iii) an extension southerly from South Keys to the airport and to Gloucester outside the greenbelt should Council decide to locate urban growth in that area.

6. Encourage substantial growth in employment at Kanata Town Centre, Orleans Town Centre, Eastgate, South Keys and Baseline Stations. This is further discussed in the paper on employment areas.

7. Continue to designate all roads now designated in the official plan with the possible exception of the Outer Ring Road, the Kirkwood Avenue extension and the Stittsville bypass. These will be further investigated in the coming months as follows:

   - Outer Ring Road - primarily related to the ultimate extent of urban development south of the greenbelt.
   - Kirkwood Avenue - being considered for deletion at the request of the City of Ottawa.
   - Stittsville bypass - to be investigated in conjunction with the Township of Goulbourn.

8. Investigate by means of route location studies and if warranted subsequently designate in the official plan the following roads not now in the official plan.

   - a link between Innes Road and the existing Walkley Road and/or proposed Hunt Club interchanges on Highway 417.
   - a link between Carling Avenue and Scott/Wellington in the general vicinity of the CPR tracks.

9. Investigate with NCC and CRO the location of the next bridge to be constructed across the Ottawa River and in the meantime protect by designating in the official plan the potential approaches to the Deschenes, Lemieux Island and Kettle Island locations.

10. Incorporate in the official plan in a generalised form the priority for constructing the road improvements identified in Figure 13 with tier 1 having priority over tier 2. Roads not identified in Figure 13 but proposed to be designated in the official plan are either of lesser priority or related to specific development, e.g. Alta Vista Parkway.

TECHNICAL REPORTS PREPARED BY CONSULTANTS AS INDICATED

Task A	Rights-of-way designations	R. McDougall
Task B	Transportation impacts of major land use growth options	A. Freedman
Task C	NCC policy for parkways and driveways	R. McDougall
Task D	Policy guideline modal split	R. Wayne Bowes
Task E	Future bridges over Ottawa River	R. McDougall
Task F	Central area parking policies	D. Cherapacka
Task G	Inner ring road	R. McDougall
Task H	Outer ring road	R. McDougall
Task J	Decreasing funding for capital projects	R. McDougall
Task K	Long-term right-of-way protection	R. McDougall
Task M	Roadway capacity service standards	R. McDougall
Task N	Central area pedestrian spaces and linkages	D. Cherapacka
Task P	Transportation impacts of different employment levels at transit stations P-1 Central area; P-2 Other transit stations	D. Cherapacka
Task Q	CRO impacts on the RMOC transportation system	A. Freedman
Task R	Transitway extensions	R. Wayne Bowes
Task S	Socio-economic trends	R. McDougall
Task T	Other modes	D. Cherapacka and R. Wayne Bowes
Task U	Transportation system management measures	R. McDougall
Task V	Environment and energy	R. McDougall
Task W	Intercity terminal linkages	R. McDougall
Task X	Off-peak transit services	R. Wayne Bowes
Task Y	Priority and staging of transportation improvements	R. McDougall
Task Z	Transportation implications of increased village development	A. Freedman

RECOMMENDATIONS ADOPTED BY REGIONAL COUNCIL IN DECEMBER 1984 AS A BASIS FOR STAGE 2 OF THE OFFICIAL PLAN REVIEW

1. The Regional Development Strategy be on the basis that Ottawa-Carleton could grow to between 625,000 and 725,000 persons by the turn of this century, with the expectation of additional growth beyond 2001 and that infrastructure be provided incrementally dependent upon the actual amount of growth which materializes through the planning period.

2. The Regional Development Strategy be on the basis that the number of additional housing units required to 2001 will be in the range of 65,000 to 100,000 units, that a mixture of low, medium, and high density housing forms will be provided, and that a variety of housing types both inside and outside the greenbelt will best accommodate the housing requirements of this century.

3. The Regional Development Strategy be based on policies which ensure sufficient growth potential, within the Region including the designation of sufficient urban lands, as required, to meet the high growth projection to 2001.

4. In principle the Regional Development Strategy be on the basis of complete development inside the greenbelt and three urban communities east, west and south outside the greenbelt; the future location, configuration and timing of urban lands additional to those now designated as Phase I lands outside the greenbelt to be the subject of a further study, given that such study will establish the mechanisms through which growth to the south urban community will be permitted, inter alia, a population threshold of 75,000 in each of the east and west urban communities, extension of transitway construction to the Kanata and Orleans town centres, and minimum employment levels in these communities (a rational level established through technical study in phase II).

5. The Regional Development Strategy be based in general on achieving, or surpassing, the modal split guidelines contained in the 1974 Regional Plan.

6. The Regional Development Strategy be based on shifting the emphasis of employment growth away from the Central Area to other employment centres - with special emphasis on selected nodes along the transitway and the urban communities outside the Greenbelt.

7. (a) Decisions on the Regional Development Strategy not be held in abeyance pending a review of the necessity or timing of individual infrastructure elements, but that these be reviewed in detail in the second stage of the official plan review.

   (b) The Britannia Arterial be deleted from the Regional Official Plan.

8. (a) The Regional Development Strategy be based on achieving urban communities that balance the provisions of jobs, employment and other urban amenities.

   (b) The Strategy maximize the use of public transit and minimize the need for new and expanded roads.

   (c) The strategy minimize infrastructure cost of new development.

9. The Regional Development Strategy be based on the continued protection of agricultural, mineral and environmental resources and that the preparation of rural development policies during the second stage of the official plan review, recognize the primary importance of these resources.

10. The Regional Development Strategy be based on the recognition that serviced villages in close proximity to the urban area are a Regional concern and that these communities be subject to special development policies of the Regional plan.

11. The Regional Development Strategy be based on the principle that the amount of growth in the rural areas of the Region be planned to occur in a relationship to be determined in phase two, to the overall growth rate in the Region.

12. The process outlined on Page 5227, Annex C, be confirmed which would result in a draft official plan for discussion (excluding the transportation chapter) being available in May 1985. (Deferred)

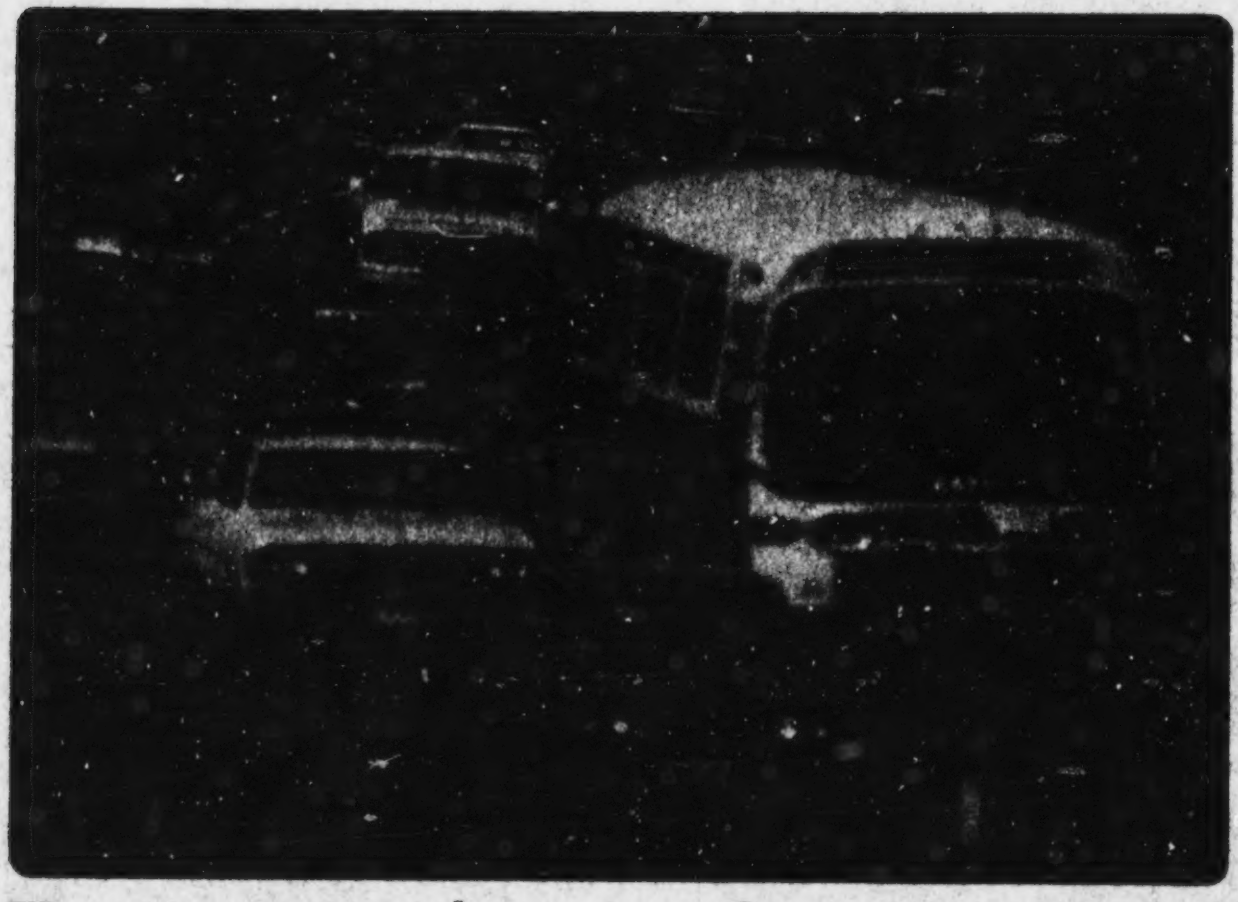
13. The staff as part of Stage 2 of the Official Plan Review investigate the consequences of

    a) increased growth inside the greenbelt as contemplated by the City of Ottawa and

    b) increasing the size of the urban communities outside the greenbelt.

14. In order that 13a) can be carried out the City of Ottawa be requested to confirm the Regional staff's allocation of 34,000 dwelling units or to recommend an alternate allocation consistent with their brief, and consistent with existing zoning and approved neighbourhood plans, by February 15th, 1985.

Transport



Document de travail 13

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

Municipalité Régionale d'Ottawa - Carleton
Service de l'urbanisme
Novembre , 1985

RAPPORTS DISPONIBLES
SUR LA REVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Sommaire des documents de travail sur la révision du plan directeur
2. Stratégie régionale d'aménagement
3. Secteurs d'emploi
4. Secteur central/zone intérieure
5. Installations à l'échelle régionale
6. Zones résidentielles urbaines
7. Logement
8. Aménagement dans la zone rurale
9. Ressources naturelles (agriculture)
10. Contraintes écologiques
11. Protection de l'environnement
12. Ressources écologiques et patrimoniales
13. Transport
14. Mise en oeuvre

(also available in english)

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

TRANSPORT

DOCUMENT DE TRAVAIL

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON
SERVICE DE L'URBANISME
Novembre 1985

TABLE DES MATIÈRES

		Page
1.0	Introduction	1
1.1	La révision du plan directeur	1
1.2	Objectif du document de travail	1
1.3	Organisation de l'analyse du transport dans la révision du plan directeur	2
1.4	Responsabilités de l'équipe d'experts-conseils	3
2.0	Les tests relatifs au transport	5
2.1	Données de base	5
2.2	La situation en 2001	8
2.3	La situation après 2001	12
2.4	Croissance dans la région de l'Outaouais	14
2.5	Sommaire	15
3.0	Résultats des tests relatifs au transport (Tâche B)	15
3.1	Objectif	15
3.2	Analyse par rapport aux autres tâches	15
3.3	Utilisation des cordons de comptage	16
3.4	Méthode d'analyse de la demande et du déficit: 2001	18
3.5	Conclusions	20
4.0	Stratégies de transport en commun	21
4.1	Ventilations suivant les principes directeurs	21
4.2	Le réseau de couloirs de transport en commun	22
4.3	Le réseau de couloirs de transport en commun, après 2001	22
4.4	Emploi et stations du couloir de transport en commun	23
4.5	Questions de conception et d'exploitation	24
5.0	Le réseau routier	24
5.1	Introduction	24
5.2	Les deux volets	25
5.3	Autres routes dans le plan directeur existant	27
6.0	Sommaire	29

1.0 INTRODUCTION

1.1. La révision du plan directeur

Voici l'un des 13 documents de travail établis dans le cadre d'une révision globale du plan directeur régional d'Ottawa-Carleton.

Il a deux objets :

- présenter des propositions de politique à soumettre au débat public,
- définir le cadre d'une révision du plan directeur.

Le plan directeur existant, adopté par le Conseil en 1974, prévoit notamment un réseau de routes principales et de couloirs de transport en commun (chaussées réservées exclusivement aux autobus) adapté aux projections de déplacements pour une zone urbaine comptant une population pouvant atteindre 800 000 habitants.

Depuis lors, les rapports entre la population et les besoins d'emplois, de logements, de terrains, de services municipaux et de moyens de transport ont évolué. Les municipalités locales se sont elles-mêmes donné des plans directeurs et des règlements, et les modifications apportées à la Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire ont, dans une certaine mesure, redéfini les modalités de la planification.

La révision est en deux volets. Le premier volet a pris fin en décembre 1984 avec l'adoption au Conseil régional de 14 recommandations, que l'on trouvera à l'intérieur de la couverture verso. Dans une large mesure, ces 14 recommandations confirmaient les orientations de la croissance régionale exprimées dans le plan directeur de 1974.

Les objectifs du deuxième volet sont de :

- élaborer des politiques et des recommandations pour concrétiser ces orientations
- étudier les conséquences d'un aménagement plus poussé que ne le prévoit déjà le plan directeur existant.

1.2 Objectif du document de travail

Un premier rapport sur les besoins de transport (1) publié en mai 1984 renfermait des données de base importantes, sous l'angle du transport et de l'utilisation des terrains, sur des questions abordées dans le document sur la stratégie régionale d'aménagement produit en mars 1984 (2).

Prenant 1981 comme année de base, on a utilisé un modèle de circulation pour établir des prévisions de déplacements en 1991 et 2001 en vertu d'un certain nombre de scénarios de forte et de faible croissance reflétant différentes distributions de la population et des emplois.

Le modèle fait intervenir divers facteurs socio-économiques comme les caractéristiques du logement, les taux de propriété d'une automobile, le genre d'emploi, et l'espace louable brut dans les centres commerciaux - autant de facteurs qui ont des incidences sur les déplacements d'un coin de la région à l'autre. La Commission de la Capitale nationale et la Communauté régionale de l'Outaouais ont fait d'importantes contributions. Les prévisions issues du modèle indiquaient les voyages-personnes classés par objet du voyage; on a distribué les volumes de circulation aux heures de pointe selon les réseaux de routes et de transport en commun afin de déterminer les incidences de chaque test sur les besoins de transport et les coûts. La ventila-

---

1. Transportation Component of the Regional Development Strategy. Document de travail. Service des transports, mai 1984.

2. Stratégie régionale d'aménagement. Document de travail. Service de l'urbanisme, mars 1984.

tion du trafic, soit la part du marché des déplacements qui revient au réseau de transport en commun, était généralement conforme aux principes directeurs que le Conseil s'était donnés en 1974.

On a comparé les réseaux requis ressortant de chacune des prévisions en appliquant à diverses catégories d'évaluation des critères touchant la performance du réseau, les coûts relatifs du réseau et ses incidences sur l'utilisation des terrains et le transport. Chose importante, on a classé les routes selon que les améliorations requises étaient destinées à corriger des lacunes du réseau existant ou étaient fonction de l'orientation et de l'intensité de la croissance future. Dans cette optique, le premier document de travail a traité des améliorations routières particulières prévues dans le plan directeur existant, à l'intérieur et au travers de la ceinture de verdure et dans les trois collectivités urbaines, à l'est, à l'ouest et au sud. On a aussi tiré certaines conclusions touchant le réseau de couloirs de transport en commun.

De façon générale, ce premier rapport a conclu qu'il n'était pas possible de conclure à la supériorité d'une option particulière de croissance en fonction de critères généraux comme l'efficience du réseau ou la consommation d'énergie. Cependant, il mettait en lumière les avantages de mettre l'accent sur la croissance de l'emploi dans les banlieues et les inconvénients de poursuivre un régime de croissance à l'est et à l'ouest. Chaque option de croissance présentait certains inconvénients et certains avantages pour le processus de planification de la politique d'utilisation des terrains. Mais, deux choses sont ressorties nettement : la plupart des améliorations requises pour corriger les lacunes existantes du réseau routier et pour tenir compte de l'aménagement futur étaient communes à toutes les options de forte croissance et il faudrait consacrer une proportion appréciable de l'investissement à la correction des lacunes actuelles du réseau. En outre, le rapport a conclu que, sans le réseau de couloirs de transport en commun, il serait impossible d'assurer le transport efficace des personnes aux heures de pointe.

Pendant le processus de consultation publique qui a suivi, les organismes, les groupes d'intérêt et le grand public ont présenté une foule de mémoires traitant en totalité ou en partie de diverses questions de politique en matière de stratégie de transport.

L'objectif de cette analyse du transport a été d'examiner les constatations et conclusions de la phase 1 de la révision du plan directeur et, en articulant l'examen sur un certain nombre de questions particulières qui ont été soulevées, d'élaborer un ensemble de recommandations de politiques en matière de transport qui s'intègrent aux politiques du Conseil régional sur l'utilisation des terrains et qui les favorisent.

L'intention n'a pas été de remanier le programme d'étude très poussé entrepris au cours des quelques dernières années par le Service des transports avec l'aide du Service de l'urbanisme. L'approche a plutôt été de faire appel à l'expérience et au jugement pour réévaluer les travaux antérieurs et étendre les constatations et les conclusions.

1.3 Organisation de l'analyse du transport dans la révision du plan directeur

Le programme d'étude a été confié à une équipe de quatre experts-conseils en transport, travaillant sous la surveillance directe d'un comité directeur formé spécialement à cette fin. Le président et le vice-président en sont, respectivement, le commissaire des transports et le commissaire de l'urbanisme. Les autres membres du comité sont du personnel cadre des Services

des transports et de l'urbanisme, ainsi que le directeur général d'OC Transpo, le directeur régional et les représentants du Bureau des politiques des transports urbains du ministère des Transports et des Communications de l'Ontario.

En général, la révision des transports s'est déroulée conformément à l'approche que le ministère a retenue pour le processus de planification stratégique. Cela reconnaît que, dans une période d'incertitude quant à l'avenir et de contraintes budgétaires, il faut que le processus de planification des transports soit aussi souple et efficace que possible. Il s'agit de permettre à du personnel d'expérience d'utiliser au maximum les renseignements existants; de réaliser une plus grande coordination entre les organismes municipaux chargés de la planification et de l'exploitation des transports; de relever la qualité des décisions en matière de transports; et d'améliorer la communication entre le personnel et le conseil municipal. Le ministère a donné son appui tout au long de ce processus.

Le comité directeur s'est vu confier la charge de tous les aspects de l'administration et de la gestion de la révision des transports depuis le début. On compte au nombre des activités qu'il a menées la définition des objectifs de l'étude, la description du programme de travail, le choix des experts-conseils et l'affectation de tâches et de responsabilités particulières, le contrôle et l'ordonnancement du budget, et les rapports au Comité des politiques sur les transports et travaux publics et au Comité d'urbanisme, conjointement. Il faut souligner à cet égard que les recommandations formulées ici, dans le cadre de la révision du plan directeur, représentent la position du comité directeur et des experts-conseils suite à un examen minutieux des constatations et conclusions.

Alors que les propositions ne représentent manifestement pas les intérêts des autres organismes responsables de l'utilisation des terrains et des transports, le comité directeur a officieusement sollicité les commentaires du personnel de la Commission de la Capitale nationale (CCN), de la ville d'Ottawa, et de la Communauté régionale de l'Outaouais (CRO) sur certaines questions.

1.4 Responsabilités de l'équipe d'experts-conseils

L'équipe d'experts-conseils a été chargée d'étudier un certain nombre de questions. Certaines, que le Comité directeur avait jugées plus prioritaires, ont fait l'objet d'une étude plus approfondie. De façon générale, chaque question a fait l'objet d'une tâche confiée à un même expert-conseil, mais, dans quelques cas, les tâches ont été partagées.

Voici la liste des tâches :

Tâche A Désignations d'emprises.
Tâche B Incidences sur les transports des principales options de croissance de l'utilisation des terrains.
Tâche C Politique de la CCN sur les promenades.
Tâche D Principes directeurs sur la ventilation du trafic.
Tâche E Futurs ponts sur l'Outaouais.
Tâche F Politiques sur le stationnement dans le secteur central.
Tâche G Rocade intérieure.
Tâche H Rocade extérieure.
Tâche J Diminution du financement pour les projets d'immobilisations.
Tâche K Protection à long terme des emprises.
Tâche M Normes de service de la capacité des routes.
Tâche N Espaces piétonniers et liaisons dans le secteur central.
Tâche P Incidences sur le transport de différents niveaux d'emploi aux stations du couloir de transport en commun (P-1 examine le secteur central; P-2 étudie la situation ailleurs).

Tâche Q Incidences de la CRO sur le réseau de transport de la MROC.
Tâche R Prolongements du couloir de transport en commun.
Tâche S Tendances socio-économiques.
Tâche T Autres modes.
Tâche U Mesures de gestion du réseau de transport.
Tâche V Environnement et énergie.
Tâche W Liaisons terminales interurbaines.
Tâche X Services de transport en commun en dehors des heures de pointe.
Tâche Y Priorité et échelonnement des améliorations au transport.
Tâche Z Incidences sur les transports de l'intensification de l'aménagement des villages.

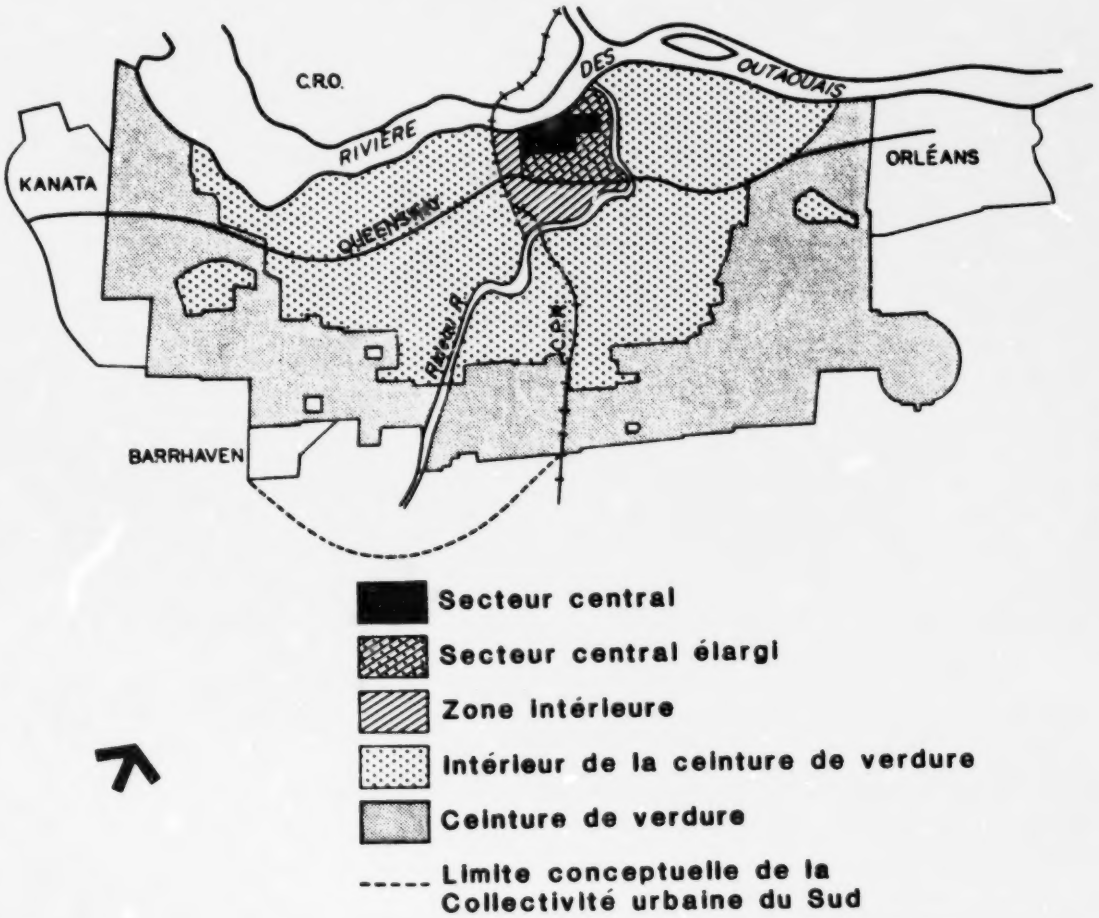
Chaque expert-conseil a établi un rapport technique sur les tâches qui lui ont été affectées, sauf dans le cas de la Tâche B, dont le rapport fait l'objet de la section 3 ci-après. Selon la priorité attribuée par le comité directeur, ces rapports vont de brèves revues à des examens détaillés des questions et des conclusions. Les rapports constituent une base de ressources pour ce document de travail; on peut se les procurer auprès du Service de l'urbanisme.

Le personnel de la MROC a été d'un précieux secours tout au long du processus en fournissant renseignements et conseils, et en effectuant des analyses spéciales des données ou en exploitant les résultats des recherches approfondies effectuées depuis quelques années. En outre, les experts-conseils se sont vu remettre des exemplaires des rapports pertinents établis par la région et d'autres organismes, et ils ont été tenus au courant de l'état d'avancement des études en cours. Chaque rapport technique a été soumis à l'examen et à l'étude du comité directeur, en version préliminaire, avant de prendre sa forme définitive.

Les experts-conseils ont travaillé en étroite collaboration tout au long du programme pour assurer la convergence de l'approche retenue. À cette fin, ils ont eu des contacts de travail quotidiens et tenu des réunions d'équipe à intervalles réguliers.

Figure 1

CARTE DE RÉFÉRENCE



2.0 LES TESTS RELATIFS AU TRANSPORT

2.1 Données de base

Le personnel de la région a établi des projections des répartitions de la population et de l'emploi pour l'année 2001 et la période suivant 2001. Les répartitions diffèrent selon l'accent mis sur la croissance dans divers coins de la région. On trouvera à la figure 1 une représentation de l'emplacement des parties de la zone urbaine dont il est question dans le texte. On trouvera les données sur lesquelles s'appuient les projections dans trois rapports techniques établis par le Service de l'urbanisme en 1983 (3).

3. Population Projections, Ottawa-Carleton, 1981-2001.

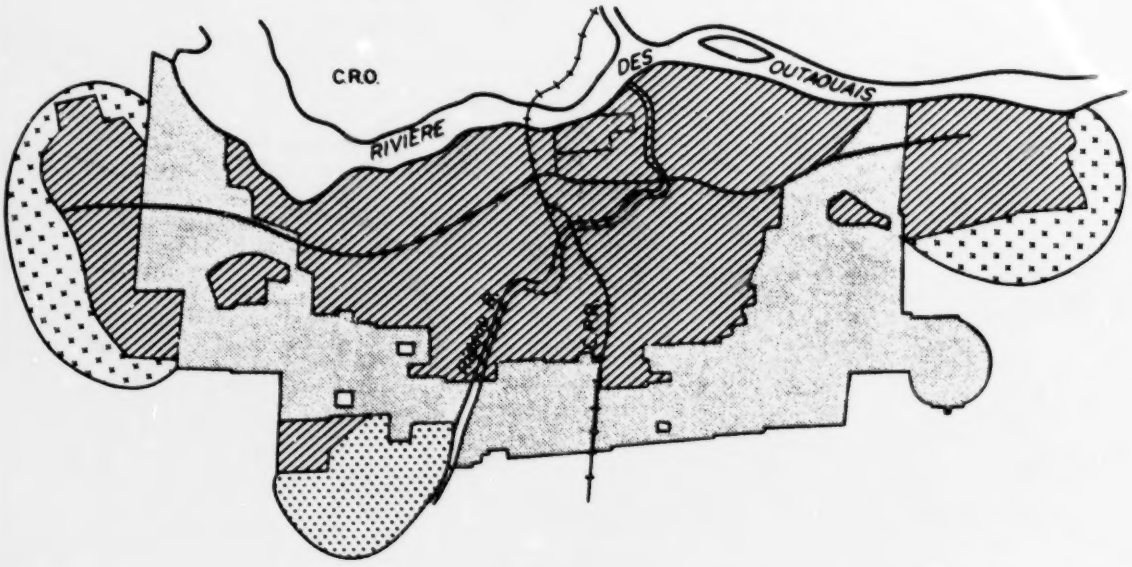
   Employment Projections, Ottawa-Carleton, 1981-2001.

   Options for Future Growth, Ottawa-Carleton, 1981-2001.

   Service de l'urbanisme, avril 1983.

Figure 2

SCHÉMA DES TROIS TESTS RELATIFS AU TRANSPORT



* Test H;M

Test HEW

Test HYS

* Les terrains désignés comprennent les zones urbaines de la phase I du Plan directeur régional actuel

L'intérêt des deux périodes de projection, c'est que l'année 2001 est retenue pour déterminer les politiques et stratégies à court terme en matière de planification de l'utilisation des terrains et de transport pour le plan directeur; il est important de jeter un coup d'oeil après 2001 pour dégager les tendances à long terme et la nature des politiques et stratégies plus générales requises pour maintenir des régimes d'aménagement ordonnés.

Les trois répartitions particulières vérifiées lors de la phase 2 de la révision du plan directeur et dont il est question ici s'appuient sur les conclusions de l'analyse de l'utilisation des terrains et du transport effectuée à la phase 1, ainsi que sur les décisions prises par le Conseil régional en décembre 1984. La figure 2 donne un aperçu des trois tests relatifs au transport - chacun représentant un accent différent mis sur la localisation de la croissance future en l'an 2001.

Il faut souligner que ces répartitions des personnes et des emplois ne sont pas des prédictions de ce qui pourrait arriver précisément sous l'influence variable des forces régionales et externes. Du point de vue de la stratégie des transports, les tests ont permis de cerner ce qu'on appelle la demande de déplacements de base pour une gamme de répartitions possibles de la population et de l'emploi, en vue non seulement de découvrir ce que sont les lacunes et les besoins dans chaque cas, mais encore de déterminer si elles sont partagées et dans quelle mesure. Comme nous le verrons plus loin, l'examen a aussi porté sur une analyse de sensibilité des variations des lacunes et de la demande découlant de divers changements possibles de certains facteurs socio-économiques de conséquence, qui, individuellement, pourraient augmenter ou diminuer la demande de déplacements.

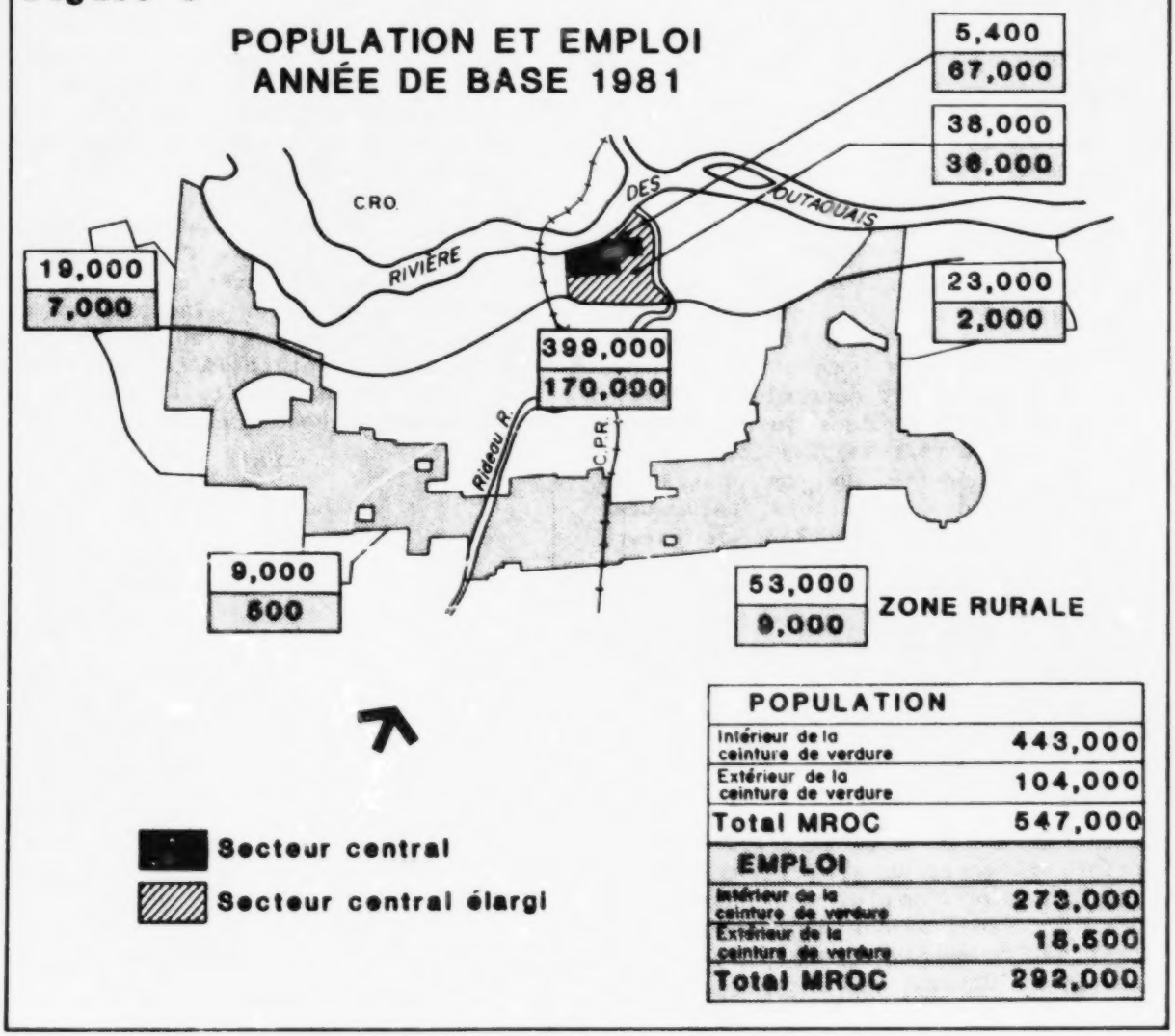
La figure 3 illustre la situation de l'année de base 1981. La division fondamentale est entre les répartitions de la population et de l'emploi à l'intérieur et à l'extérieur de la ceinture de verdure. Les chiffres de population et d'emploi sont donnés pour d'autres subdivisions dans chaque cas. La première subdivision est le secteur central d'Ottawa, selon la définition du plan directeur. Elle correspond à ce qu'il est convenu d'appeler le cordon de transport C-3 (rivière des Outaouais, Bronson, Laurier, King Edward, St. Patrick) et représente le district que l'on considère habituellement comme le secteur central et le centre-ville et qui regroupe la plus forte concentration d'emploi institutionnel, de commerces de détail et d'activités culturelles et de loisirs.

La deuxième subdivision est le secteur central élargi défini par le cordon C-2, délimité par Bronson, le Queensway, la rivière Rideau et la rivière des Outaouais. La troisième subdivision est le reste de la zone située à l'intérieur de la ceinture de verdure.

À l'extérieur de la ceinture de verdure, il y a la Collectivité urbaine de l'Est (Orléans), la Collectivité urbaine de l'Ouest (Kanata) et la Collectivité urbaine du Sud (Barrhaven/ Gloucester-Sud).

En 1981, 81 % des 547 000 habitants de la région et 93 % des 292 000 emplois se trouvaient à l'intérieur de la ceinture de verdure. L'Outaouais comptait 189 000 habitants et 68 000 emplois. La population totale de la région de la Capitale nationale était de 736 000 habitants, occupant 360 000 emplois.

Figure 3

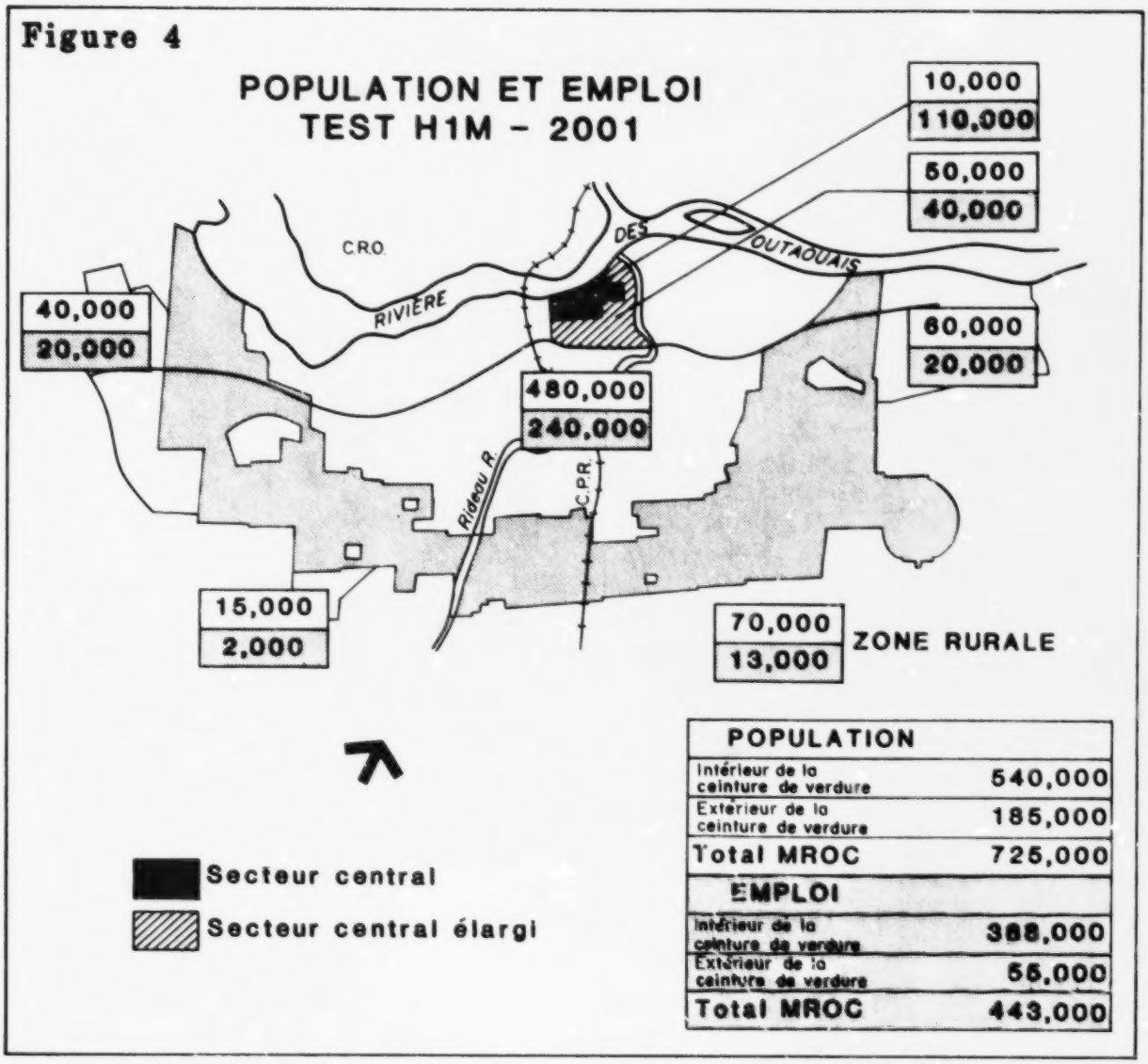


POPULATION	
Intérieur de la ceinture de verdure	443,000
Extérieur de la ceinture de verdure	104,000
Total MROC	547,000
EMPLOI	
Intérieur de la ceinture de verdure	273,000
Extérieur de la ceinture de verdure	18,500
Total MROC	292,000

2.2 La situation en 2001

Les figures 4, 5 et 6 illustrent trois façons possibles de répartir l'emploi et la population à la fin du siècle dans les scénarios "H1-Modifié (H1M)", "Est-Ouest Hybride (HEW)" et "Sud Hybride (HS)". Les chiffres de contrôle sont un total régional de 725 000 personnes et 443 000 emplois (dans l'Outaouais, les chiffres préliminaires sont d'environ 227 000 personnes et 87 000 emplois). Bien que le présent document de travail parle toujours de la situation en 2001, il faut souligner que cela vaut pour un scénario suivant lequel environ 725 000 personnes résident dans la région plutôt que pour l'année même. Par suite d'une revue des tendances démographiques réalisée par le Service de l'urbanisme, on considère que ce total régional est probable pour cette année-là, si la croissance se poursuit aux taux élevés qui se sont vus récemment. Le Conseil a choisi ce niveau de population pour les besoins de la révision du plan directeur.

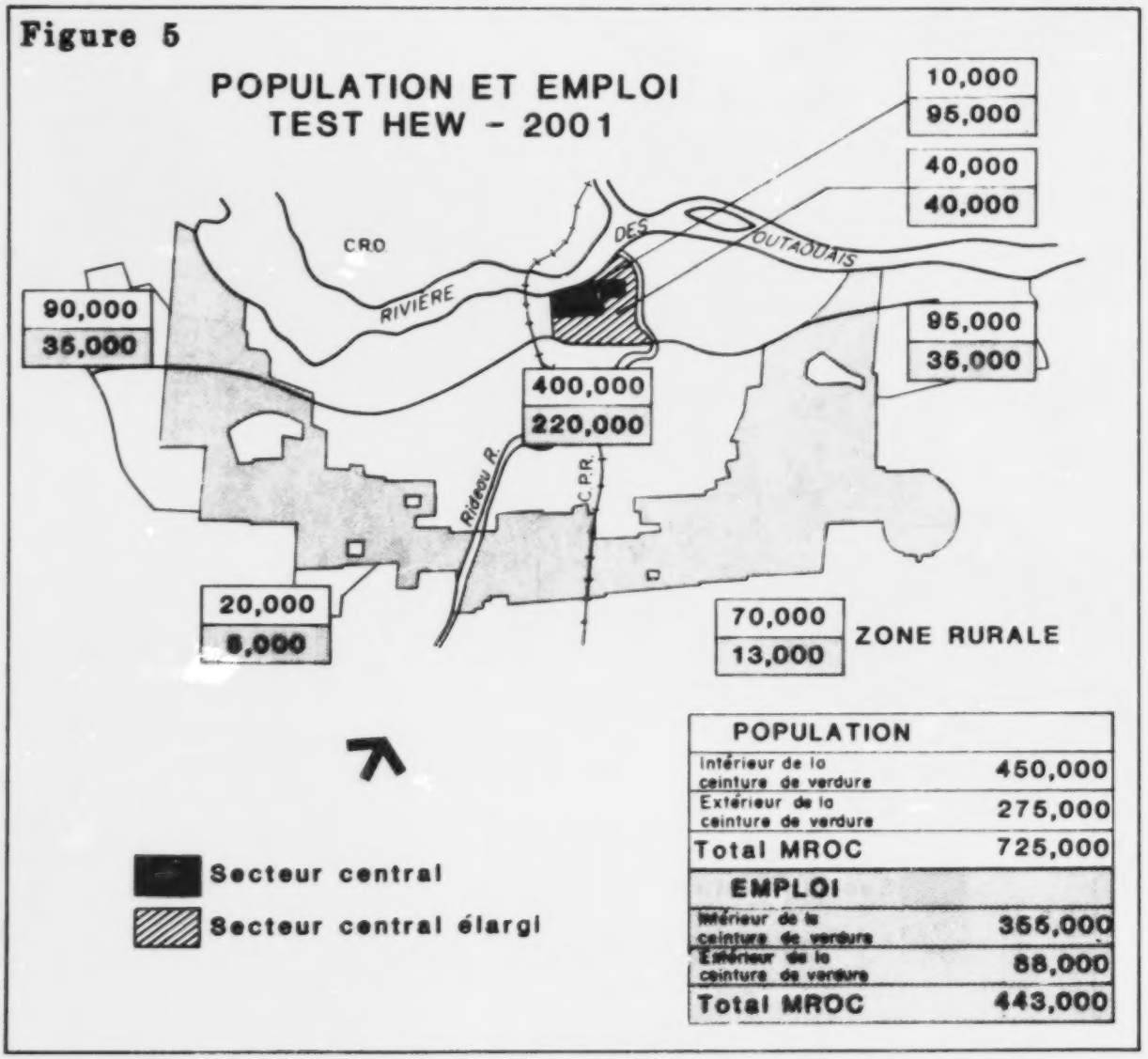
Figure 4



POPULATION	
Intérieur de la ceinture de verdure	540,000
Extérieur de la ceinture de verdure	185,000
Total MROC	725,000
EMPLOI	
Intérieur de la ceinture de verdure	388,000
Extérieur de la ceinture de verdure	55,000
Total MROC	443,000

La distribution "H1-Modifiée" (figure 4) est issue d'un test antérieur conçu pour représenter une affectation de la population et de l'emploi essentiellement concentrés à l'intérieur de la ceinture de verdure. Elle situe plus de la moitié de la projection totale d'augmentation de la population régionale dans les municipalités qui sont à l'intérieur de la ceinture de verdure, la ville d'Ottawa en recevant une part très voisine de l'estimation de son personnel (au moment où le test a été établi) de 40 000 logements supplémentaires à l'intérieur des limites de la municipalité.

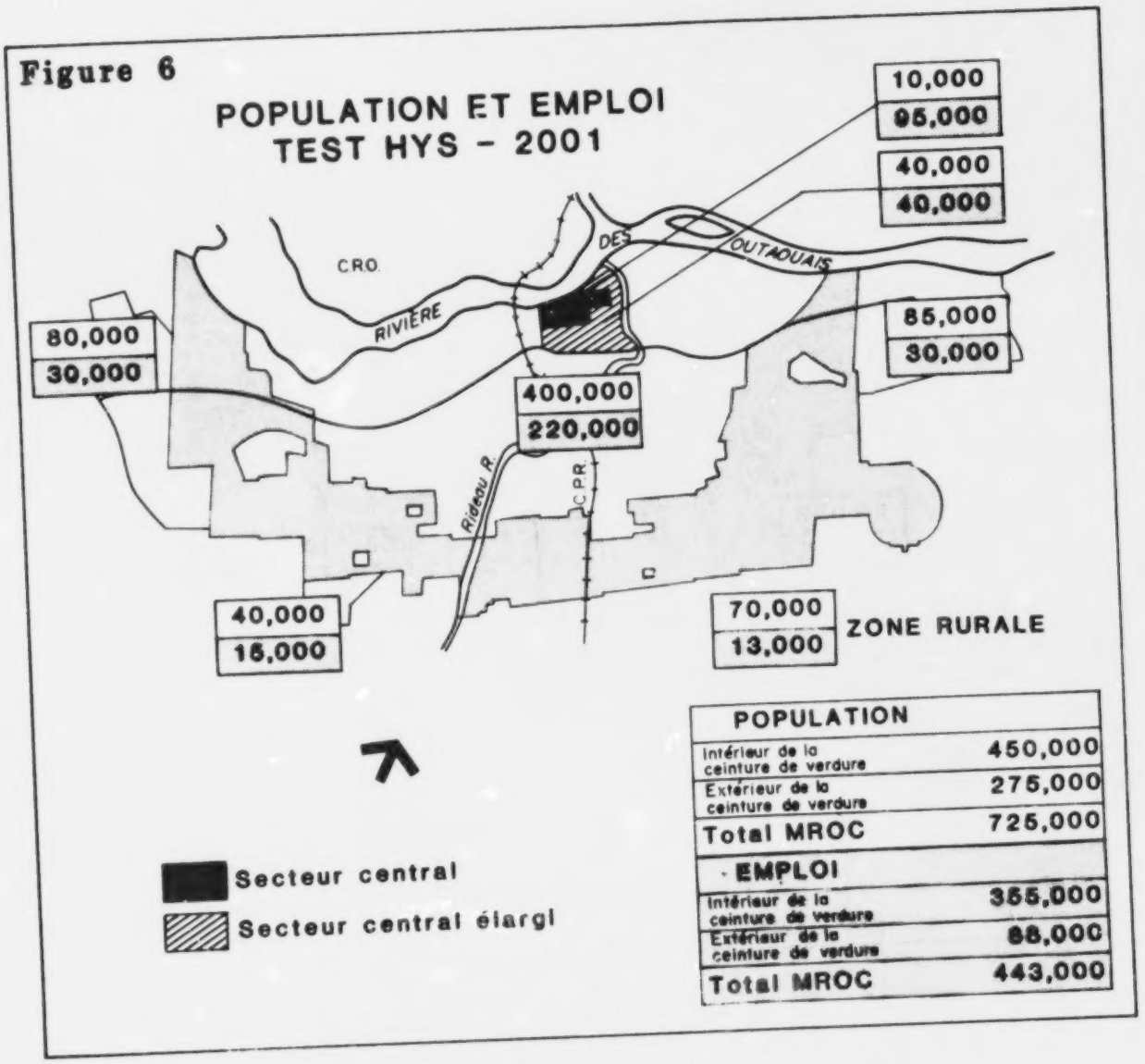
Figure 5



POPULATION	
Intérieur de la ceinture de verdure	450,000
Extérieur de la ceinture de verdure	275,000
Total MROC	725,000
EMPLOI	
Intérieur de la ceinture de verdure	355,000
Extérieur de la ceinture de verdure	88,000
Total MROC	443,000

Les deux autres répartitions sont une combinaison de plusieurs tests antérieurs et c'est pourquoi elles sont étiquetées "hybrides". Le test "Est-Ouest Hybride" (figure 5) s'appuie sur la décision du Conseil de minimiser la croissance de l'emploi dans le secteur central et sur la directive qu'il a donnée de vérifier ce que serait la situation si les concentrations de croissance de population à l'est et à l'ouest de la ceinture de verdure (à Orléans et à Kanata, respectivement) étaient plus fortes, plutôt que de pousser l'aménagement vers le sud.

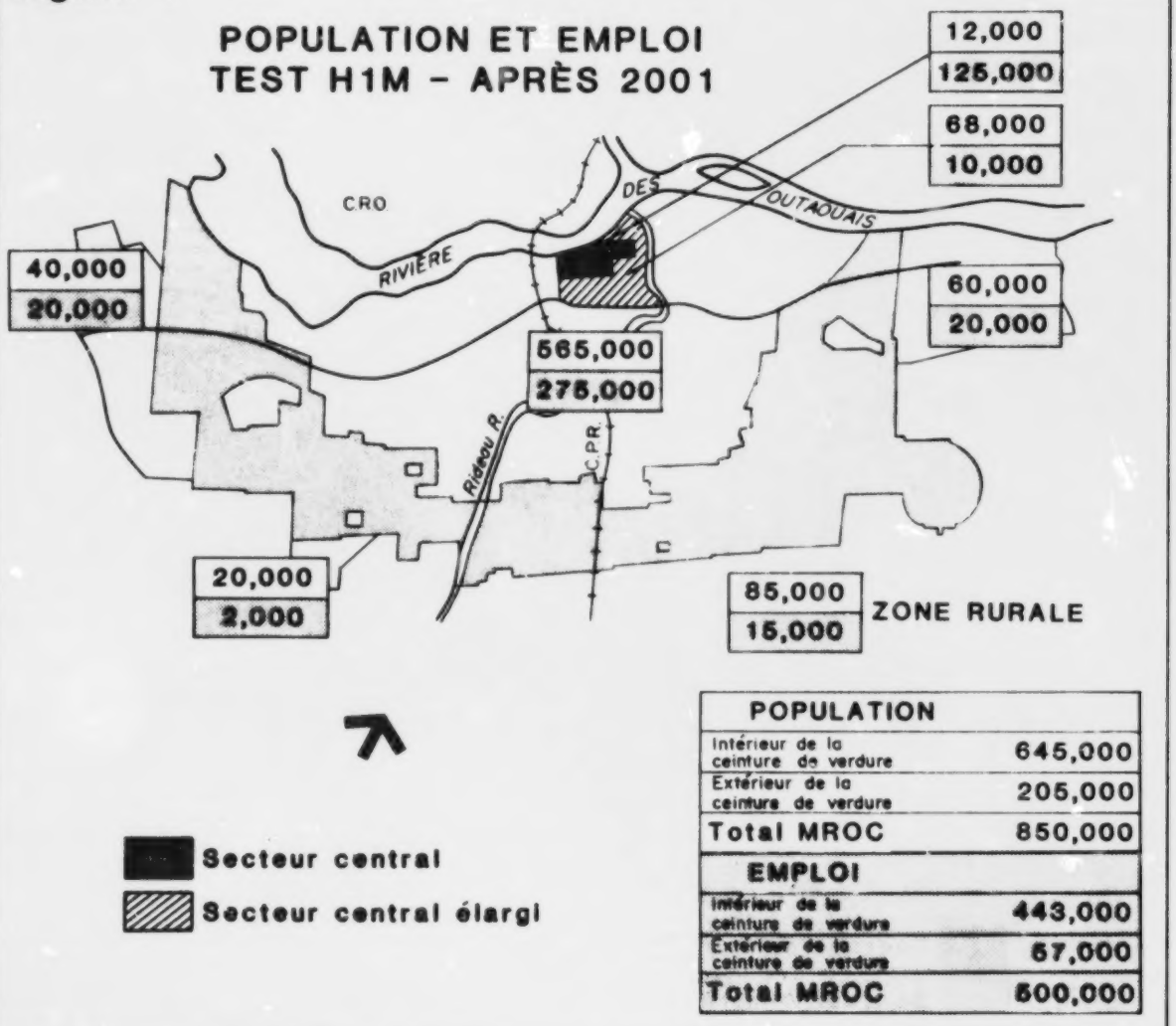
Figure 6



POPULATION	
Intérieur de la ceinture de verdure	450,000
Extérieur de la ceinture de verdure	275,000
Total MROC	725,000
EMPLOI	
Intérieur de la ceinture de verdure	355,000
Extérieur de la ceinture de verdure	88,000
Total MROC	443,000

Le test "Sud Hybride" (figure 6) s'appuie aussi sur la décision du Conseil de diminuer l'importance de la croissance de l'emploi dans le secteur central, mais situe la croissance à l'extérieur de la ceinture de verdure dans trois collectivités urbaines, situées à l'est, à l'ouest et au sud. La situation reflète fidèlement le plan directeur existant. La solution de rechange à une croissance dans le sud, par des augmentations importantes de population dans une couple de villages (environ 20 000), a aussi fait l'objet d'un examen, qui a précédé son rejet (voir Tâche Z).

Figure 7

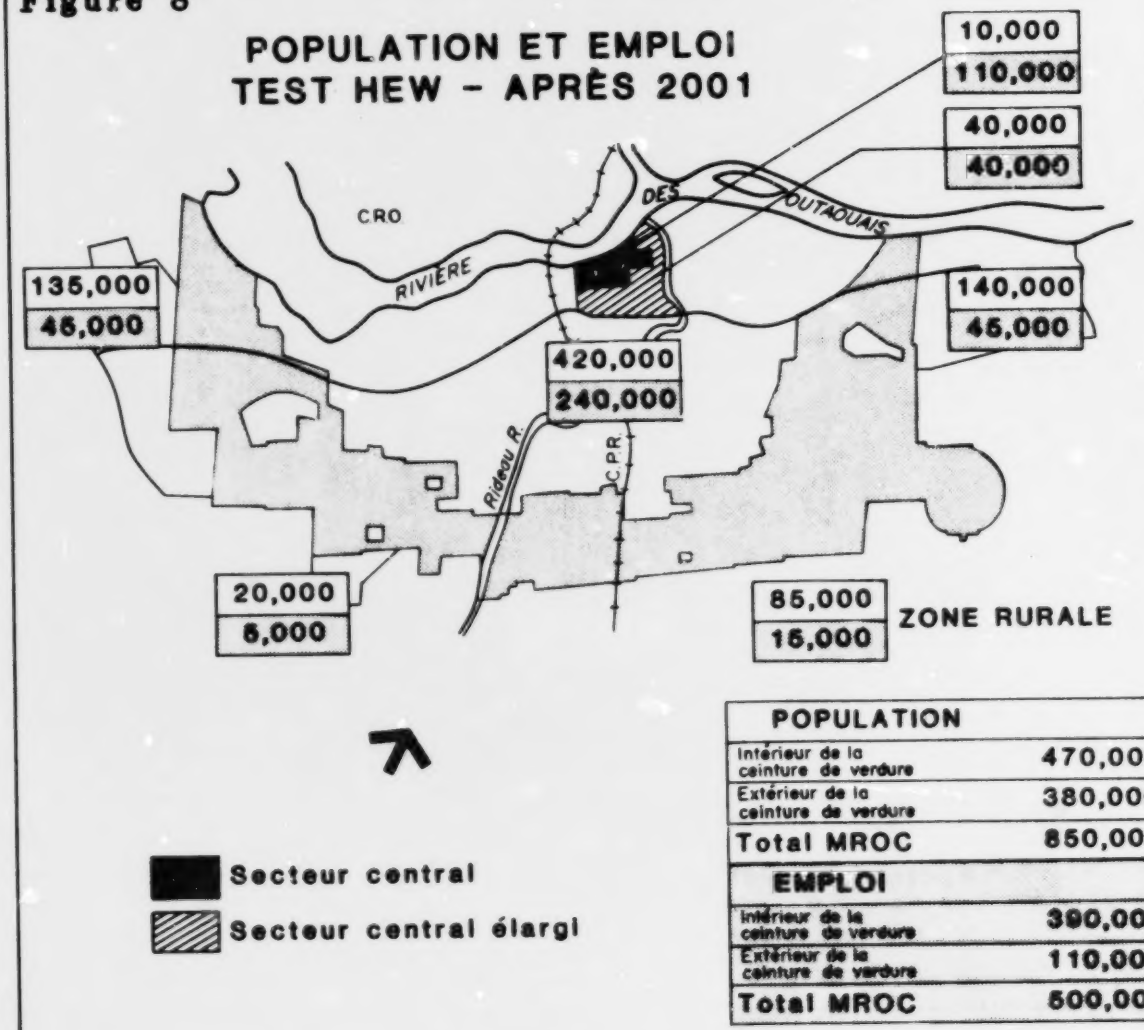


POPULATION	
Intérieur de la ceinture de verdure	645,000
Extérieur de la ceinture de verdure	205,000
Total MROC	850,000
EMPLOI	
Intérieur de la ceinture de verdure	443,000
Extérieur de la ceinture de verdure	57,000
Total MROC	500,000

2.3 La situation après 2001

La base de référence des tests relatifs au transport après 2001 est une population régionale de 850 000 personnes occupant 500 000 emplois. Les figures 7, 8 et 9 reprennent l'ordre des tests "H1-Modifié", "Est-Ouest Hybride" et "Sud Hybride", mais elles reflètent l'effet de l'application de ces tests aux conditions d'après 2001.

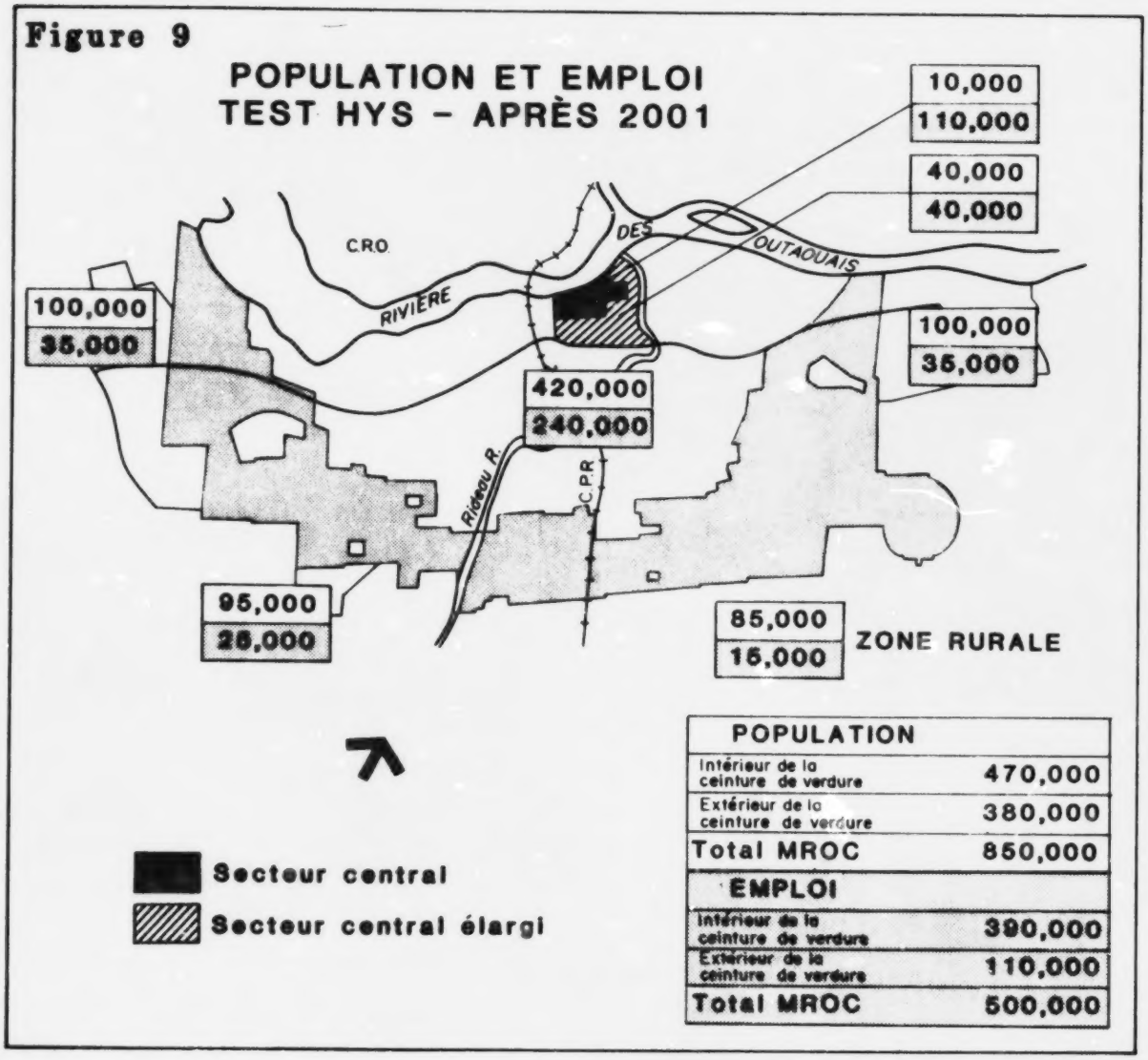
Figure 8



POPULATION	
Intérieur de la ceinture de verdure	470,000
Extérieur de la ceinture de verdure	380,000
Total MROC	850,000
EMPLOI	
Intérieur de la ceinture de verdure	390,000
Extérieur de la ceinture de verdure	110,000
Total MROC	500,000

Le test "Hl-Modifié" (figure 7) maintient la concentration de population et d'emplois à l'intérieur de la ceinture de verdure. Dans le test "Est-Ouest Hybride" (figure 8), on indique une croissance beaucoup plus forte dans les Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest, mais pas d'autres changements dans la Collectivité urbaine du Sud par rapport à 2001. Cette situation est sensiblement différente dans le test "Sud Hybride" (figure 9), où la répartition de la population se rapproche de celle des deux autres collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Figure 9



POPULATION	
Intérieur de la ceinture de verdure	470,000
Extérieur de la ceinture de verdure	380,000
Total MROC	850,000
EMPLOI	
Intérieur de la ceinture de verdure	390,000
Extérieur de la ceinture de verdure	110,000
Total MROC	500,000

2.4 Croissance dans la région de l'Outaouais

L'accroissement de la population et de l'emploi dans la région de l'Outaouais aura une influence sur le nombre de traversées de l'Outaouais et, par conséquent, sur le besoin de nouveaux ponts ainsi que sur le réseau de transport de la région dans son ensemble. La CRO procède à sa propre révision, mais elle n'est pas encore assez avancée pour pouvoir fournir des prévisions officielles. On prévoit, cependant, que Hull et Gatineau conserveront le gros de la population et des occasions d'emploi.

2.5 Sommaire

Les répartitions de la population et de l'emploi, selon les tests, accompagnées des prévisions de la CRO pour la même période, préparent la scène pour l'analyse détaillée comparative des incidences sur le réseau de transport régional.

3.0 RÉSULTATS DES TESTS RELATIFS AU TRANSPORT (TÂCHE B)

3.1 Objectif

L'objectif de la Tâche B était de :

(i) évaluer et comparer les incidences de différentes répartitions de la population et de l'emploi,

(ii) définir les réseaux de transport nécessaires, par rapport aux mesures globales de performance de chacun, et

(iii) proposer la localisation, l'échéancier et le caractère généraux des grandes installations requises. Dans le cadre de cette évaluation, on a examiné si les répartitions présentaient des avantages et des inconvénients particuliers sur le plan de la possibilité des réseaux y associés d'assurer le niveau désiré de service de transport à court (2001) et à long terme (après 2001).

Cet objectif est essentiellement le point culminant de l'analyse du transport. Les constatations et conclusions touchent, de bien des façons importantes, l'utilisation des terrains et les autres politiques de la révision du plan directeur et les stratégies qui l'accompagnent.

3.2 Analyse par rapport aux autres tâches

Les conclusions de la Tâche B découlent dans une large mesure d'une synthèse de l'analyse poussée qui a été effectuée, et des constatations et conclusions atteintes, dans une foule des autres tâches, qui sont présentées dans les rapports techniques. En outre, le comité directeur et les experts-conseils ont fait appel à leur expérience et à leur jugement pour faire une première analyse des lacunes des cordons de comptage.

Il pourrait être utile de donner au lecteur un bref commentaire sur les tâches les plus pertinentes.

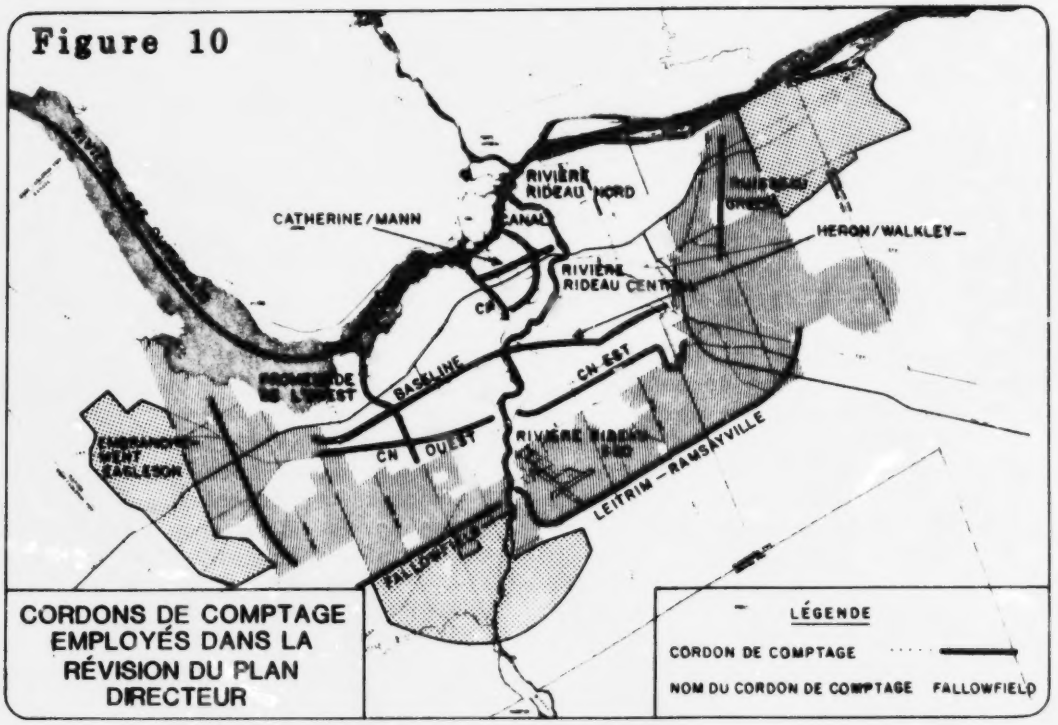
- Tâche C Politique de la CCN sur les promenades : évaluation de la mesure dans laquelle ces tracés spéciaux peuvent contribuer au réseau régional pour le transport en commun et la circulation automobile.
- Tâche D Principes directeurs sur la ventilation du trafic : examen des possibilités d'atteindre, voire de surpasser, les principes directeurs du plan directeur pour la part du marché revenant au transport en commun.
- Tâche E Futurs ponts sur l'Outaouais : examen de la nécessité d'un nouveau pont pour 2001 et détermination du meilleur emplacement, du point de vue du service de transport.
- Tâche F Politiques sur le stationnement dans le secteur central : étude de l'effet de la quantité et du genre de stationnement offert dans le secteur central d'Ottawa sur l'utilisation relative des automobiles et des services de transport en commun.

- Tâche M Normes de service de la capacité des routes : étude du volume de circulation possible selon différents types de routes. Cette étude est cruciale pour la révision en ce qu'elle permet d'établir la mesure des insuffisances de capacité du couloir aux heures de pointe d'après-midi et l'efficacité des améliorations éventuelles comme moyen d'assurer un niveau raisonnable de service en matière de circulation routière.
- Tâche N Espaces piétonniers et liaisons dans le secteur central : étude de l'importance de cet aspect comme moyen de permettre au transport en commun de mieux soutenir la concurrence de l'automobile.
- Tâche P Incidences sur le transport de différents niveaux d'emploi aux stations du couloir de transport en commun : évaluation de la possibilité de concentrer les nouveaux emplois aux stations du couloir de transport en commun ou tout près, à l'extérieur autant qu'à l'intérieur du secteur central, puisque cela est un facteur important de l'accroissement de l'utilisation des transports en commun.
- Tâche Q Incidences de la CRO sur le réseau de transport de la MROC : étude de l'effet des traversées de la rivière des Outaouais, des changements d'intensité et de distribution des utilisations des terrains de la CRO.
- Tâche R Prolongements du couloir de transport en commun : définition du besoin d'ajouts à l'actuel programme de construction de 31 km de la région.
- Tâche S Tendances socio-économiques : étude des incidences éventuelles sur la demande de déplacements futurs par suite des changements, par exemple, à l'économie et aux occasions d'emploi de la région, à la proportion de résidents qui font partie de la population active, et au taux de propriété et d'occupation des automobiles.
- Tâche Y Priorité et échelonnement des améliorations au transport : étude et proposition de l'ordre et de l'échéancier des besoins relatifs aux routes et au couloir de transport en commun, sous l'effet de l'analyse de sensibilité (de la Tâche S).
- Tâche Z Incidences sur les transports de l'intensification de l'aménagement des villages : examen des inconvénients et des avantages, pour le transport, d'une croissance urbaine future à l'extérieur de la ceinture de verdure dans certains des villages existants.

Les constatations et les conclusions découlant de ces tâches sont manifestement très interdépendantes. De fait, la synthèse entreprise pour la Tâche B a supposé un processus itératif ininterrompu.

3.3 Utilisation des cordons de comptage

L'étape fondamentale de l'analyse pour la Tâche B a consisté à reproduire les déplacements aux heures de pointe, au départ du secteur central, selon chaque répartition des tests pour la population et l'emploi en 2001. Les voyages-personnes ont été répartis entre les réseaux de routes et de transport en commun selon les principes révisés en matière de ventilation du trafic proposés dans la Tâche D et les taux établis d'occupation des voitures. Comme on



sait que le réseau de couloirs de transport en commun pourrait accueillir beaucoup plus de passagers, le gros de l'analyse a porté sur la situation routière.

On a appliqué les facteurs établis au déplacements en automobile pour tenir compte de la circulation commerciale supplémentaire afin de déterminer les volumes totaux de véhicules en 2001 sur chaque segment du réseau routier de 1984. La demande de base (en véhicules), et les capacités routières sont exprimées en équivalent de voitures particulières.

La région a établi pour les besoins de la planification un certain nombre de cordons de comptage stratégiquement situés qui servent à mesurer le rendement du réseau de transport. Ces lignes imaginaires, illustrées à la figure 10, se trouvent le long de barrières comme les cours d'eau et les voies ferrées et coupent les routes qui les traversent dans les grands couloirs de déplacement. Les couloirs et les cordons de comptage sont :

Couloir	cordons de comptage
Est :	Canal Rideau Centre; rivière Rideau Centre; ruisseau Green.
Sud-est :	Catherine/Mann; Heron/Walkley, CN Est; Leitrim/Ramsayville.
Ouest :	CP; promenade de l'Ouest, chemin Eagleson.
Sud-ouest :	Chemin Baseline; CN Ouest, chemin Fallowfield.

Il y a en outre des cordons de comptage à la rivière Rideau Sud, à la rivière Rideau Nord, à la rivière des Outaouais et au canal Rideau Nord. Bien qu'ils ne fassent pas partie du réseau de couloirs, ces cordons de comptage ont aussi servi dans l'analyse.

On a évalué la performance du réseau routier, après répartition des voyages selon le mode de transport, en comparant la demande future de circulation passant par un couloir ou un cordon de comptage avec la capacité totale disponible en véhicules, soit des rues/ponts existants soit avec les améliorations

projetées. Le rapport volume/capacité sert à indiquer le niveau de performance, et, dans les zones urbaines, il est généralement accepté que, lorsque le volume approche la capacité, la situation exige un accroissement de la capacité (voir Tâche M). La capacité d'une voie de circulation peut varier selon la catégorie de route, et le niveau de service projeté. Cela peut aller des routes à circulation libre aux routes lourdement congestionnées. Le niveau appliqué à cette analyse représente les conditions de congestion relative que l'on retrouve normalement dans les régions métropolitaines aux heures de pointe d'après-midi. On ne saurait trop insister dans tout cela sur l'importance de réaliser les objectifs en matière de ventilation du trafic. S'ils ne sont pas atteints, il y aura une congestion importante.

Cette approche se prête particulièrement bien aux études à l'échelle régionale et a servi de moyen de définir les déficits en voitures particulières dans la demande de base pour 2001 ainsi que ce qu'il faudra au réseau pour les combler. Cela fait, il est devenu possible d'accroître l'étendue et la portée de l'évaluation et d'en venir à des conclusions à l'égard des stratégies recommandées en matière de transport. Les résultats de l'analyse des cordons de comptage décrite ci-dessus sont donnés dans le tableau qui suit, le tableau 1.

3.4 Méthode d'analyse de la demande et du déficit : 2001

En comparant la demande de base en 2001 (en voitures particulières) dans chaque grand couloir avec la capacité totale des routes qui traversent un cordon de comptage, on connaît l'étendue des déficits de capacité et le nombre de voies supplémentaires requises. On a défini les endroits où il y a lieu d'ajouter des voies et (ou) de construire de nouvelles routes, sans oublier de voir si les améliorations étaient généralement pratiques et si elles pouvaient effectivement s'inscrire dans le réseau de transport.

Toute prévision doit nécessairement commencer par une interprétation des tendances passées et la formulation de certaines hypothèses raisonnables pour l'avenir. Cependant, dans la Tâche S (Tendances socio-économiques), on signale, comme c'est le cas partout, que la société évolue sans cesse, comme en témoignent le mode de vie des personnes et le fonctionnement de l'économie. En outre, il est possible que certaines répartitions de population et d'emploi indiquées dans les tests puissent changer jusqu'à un certain point. Cela pourrait provoquer des variations des régimes futurs de déplacements, différentes de ce que pourrait annoncer l'extrapolation des tendances passées. L'analyse de sensibilité effectuée à l'égard de la demande de base aux heures de pointe avait pour objet d'évaluer les incidences, pour les mouvements et les déficits des couloirs, des changements possibles de certaines variables ou de certains facteurs.

Ces facteurs entrent dans deux groupes. Les "facteurs généraux" considérés sont : changements des taux d'activité sur le marché du travail et améliorations des communications (réduction des déplacements); tendance à la diminution de la proportion de déplacements quotidiens aux heures de pointe (réduction des déplacements); effets d'une plus grande dispersion des régimes d'utilisation des terrains sur les déplacements en automobile, ce qui provoquerait une diminution du taux d'occupation des automobiles (augmentation des déplacements); et croissance continue des taux de propriété d'automobile (augmentation des déplacements).

Chaque facteur a été majoré ou minoré selon un pourcentage subjectif. Ensemble, ces facteurs délimitent la gamme possible de la demande de déplacements de part et d'autre des estimations de la demande de base, depuis la plus faible (si seuls les effets du pourcentage de demande aux heures de pointe et du taux de déplacements pour le travail se réalisent) jusqu'à la plus forte (si seuls les effets de l'occupation et de

TABLEAU 1: ANALYSE DES CORDONS DE COMPTAGE

COULOIR	CORDON DE COMPTAGE	DEMANDE DE BASE EN 2001			CAPACITÉ DE 1984	DÉFICITS DES PRÉV. DE BASE		
		H1M	HEW	HYS	Voitures partic.	H1M	HEW	HYS
EST	Canal Rideau Centre	11600	10700	10600	7850	3750	2850	2750
	Riv. Rideau Centre	13200	12400	12300	8800	4499	3600	3500
	Ruisseau Green	5900	7000	6700	4700	1200	2300	2000
SUD-EST	Catherine/Mann	14300	14300	13400	12800	1500	1500	600
	Heron/Walkley	6500	6200	6100	5400	1100	800	700
	CN Est	5100	5100	5100	4000	1100	1100	1100
	Leitrim/Ramsayville	3800	4000	4100	7900	-	-	-
OUEST	CP	15600	15200	15100	11000	4600	4200	4100
	Promenade de l'Ouest	11450	11800	11800	7250	4200	4550	4550
	Chemin Eagleson	6050	7900	7000	5700	350	2200	1300
SUD-OUEST	Chemin Baseline	9700	9700	9700	7200	2500	2500	2500
	CN Ouest	5500	6000	6400	4800	700	1200	1600
	Chemin Fallowfield	2600	2700	4700	4400	-	-	300
	Rivière Rideau Sud	5100	5700	6100	4050	1050	1650	2050
	Rivière des Outaouais	10900	11000	11000	9000	1900	2000	2000
	Canal Rideau Nord	4300	4000	4000	5400	-	-	-
	Rivière Rideau Nord	2800	2800	2700	2700	100	100	-

N.B. : TOUS LES CHIFFRES REPRÉSENTENT DES VOITURES PARTICULIÈRES

la propriété d'automobiles se concrétisent). Il est clair que les installations qui sont requises même dans le scénario de la demande la plus faible se justifient mieux que celles qui ne se justifieraient que par la demande de base ou la plus forte.

Au contraire des facteurs généraux qui s'appliquent à toute la région, les "facteurs spécifiques" mettent l'accent sur certains coins seulement et sont, dans une certaine mesure, du ressort des organismes de planification. Ils supposent la possibilité que les estimations finales de la population pour l'Outaouais soient plus faibles que celles qu'on a utilisées; une diminution du nombre d'emplois dans le secteur central (qui passerait de 110 000 à 95 000 en 2001), et les incidences, sur les cordons de comptage adjacents, de la non-réalisation du nombre prévu d'emplois dans les Collectivités urbaines de l'Est, de l'Ouest, et du Sud : avec moins d'emplois locaux, il y aurait plus de voyages vers d'autres destinations.

L'application de ces facteurs aux demandes de base dans chaque grand couloir (examinée en détail dans le cadre de la Tâche Y) a fait ressortir l'étendue possible de la demande et l'importance des déficits subsistant après la mise en oeuvre des mesures destinées à accroître la capacité. Par ailleurs, cela a donné d'importants renseignements comparatifs sur les répartitions des tests et fait ressortir la répartition qui est préférable pour la stratégie des transports. Cela a aussi aidé à définir les priorités et à orienter les recommandations relatives à l'échelonnement.

3.5 Conclusions

La révision et l'évaluation détaillées ont donné lieu à un certain nombre de conclusions importantes :

- la poursuite de l'intensification de l'aménagement à l'intérieur de la ceinture de verdure se soldera en fin de compte par une augmentation de la congestion routière qu'il est difficile d'atténuer. En effet, l'effort à consentir pour l'atténuer exigerait l'élargissement des routes existantes et la construction de nouvelles routes passant par les zones aménagées.
- tout en contribuant à allonger les déplacements, la dispersion de la population et de l'emploi dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure sont plus faciles à réaliser par l'élargissement des routes existantes et la construction de nouvelles routes ainsi que par des prolongements du réseau de couloirs de transport en commun.
- il faut, cependant, une croissance importante de l'emploi dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure pour réduire le nombre de voyages aux heures de pointe par-delà la ceinture de verdure et passant par les zones urbanisées qui s'y trouvent. Ainsi, on a établi des objectifs précis en matière d'emploi pour chacune des trois collectivités urbaines, et recommandé de ne pas approuver d'autres aménagements résidentiels au-delà du niveau actuel d'engagements tant que les objectifs d'emploi correspondants ne seront pas atteints. La question est reprise dans le document sur la Stratégie régionale d'aménagement.
- la poursuite de l'aménagement dans l'axe est-ouest, représentée par l'option "Est-Ouest Hybride" (même avec un équilibre de l'emploi dans les deux collectivités urbaines) contribuera à une intensification de la circulation routière dans le couloir du Queensway qui sera très difficile à atténuer. Par conséquent, il est fort souhaitable de réorienter tôt cette croissance vers la Collectivité urbaine du Sud. La zone située à l'ouest de la rivière Rideau est préférée, car les artères nord-sud qui s'y trouvent peuvent accueillir la circulation.

- le principal élément du réseau routier est le Queensway. Ce dernier exigera, au moins, l'élargissement et les améliorations déjà prévues. La poursuite de l'intensification de la circulation dans le corridor est-ouest exigera de nouvelles améliorations au Queensway, et aux routes parallèles dans la zone intérieure, ainsi que des routes de dégagement pour éviter la circulation autour du couloir du Queensway.
- l'élément clé du côté des transports en commun est le réseau de couloirs de transport en commun. Pour maintenir un niveau élevé de ventilation du trafic et, par conséquent, réduire au minimum les besoins routiers supplémentaires, il faudra prolonger le réseau au-delà du réseau prévu de 31 km jusqu'à Orléans et à Kanata. Pour s'assurer de répondre aux besoins à plus long terme, il faudrait également protéger une emprise dans le corridor Woodroffe en prévision d'une croissance vers le sud.
- sous réserve d'une confirmation des prévisions de population et d'emploi pour l'Outaouais, il ne semble pas, d'après les chiffres disponibles, qu'il faille envisager des incidences importantes sur le réseau de transport d'Ottawa-Carleton. Il ne devrait pas être nécessaire d'accroître la capacité des ponts sur l'Outaouais pour répondre aux besoins de la circulation routière avant que la région n'atteigne une population de 725 000 habitants. Il faudra cependant améliorer les approches des ponts du Portage et MacDonald-Cartier en prolongeant l'avenue Bronson jusqu'au pont du Portage et en prolongeant la promenade Vanier jusqu'au pont Cartier-MacDonald. Pour s'assurer de pouvoir répondre aux besoins futurs, il y aurait lieu de protéger les approches des éventuels ponts à Deschênes, à l'île Lemieux et à l'île Laverdure, en attendant les résultats de l'étude plus détaillée, sur le point de s'amorcer, entre les divers niveaux de gouvernement.

4.0 STRATÉGIES DE TRANSPORT EN COMMUN

4.1 Ventilations suivant les principes directeurs

La ventilation du trafic est une mesure du nombre de personnes utilisant le transport en commun, en pourcentage des déplacements, à toutes fins, en autobus et en voiture. Dans l'analyse entreprise à la phase 1 et à la phase 2 de la révision du plan directeur, tous les volumes de circulation sont exprimés en fonction des heures de pointe d'après-midi, au départ du secteur central.

La région jouit aujourd'hui d'une meilleure ventilation du trafic que toute autre ville nord-américaine de même taille. Cela découle du niveau très intéressant de service de transport en commun assuré au public, et de l'importance que le Conseil régional attribue au réseau de couloirs de transport en commun dans la planification et la réalisation du réseau global de transport. Les principes directeurs en matière de ventilation du trafic ont d'abord été établis comme cibles dans le plan directeur actuel lors de son adoption en 1974. On a observé des améliorations les années suivantes par suite de la décision du Conseil de favoriser le transport en commun. La deuxième phase de la révision a donné l'occasion de voir s'il y a lieu de rajuster les principes directeurs initiaux. Cela s'est fait par une analyse des mouvements de transport en commun franchissant les cordons de comptage et l'étude des constatations et conclusions découlant de tâches connexes.

La conclusion, c'est que les principes directeurs, moyennant certains rajustements mineurs, demeurent réalisables pour 2001 et après, pourvu que se poursuive la construction du réseau projeté de 31 km de couloirs de transport en commun, que l'on y ajoute des prolongements importants, et que l'on mette en oeuvre diverses mesures d'aménagement des terrains et d'exploitation.

4.2 Le réseau de couloirs de transport en commun, 2001

Le réseau de couloirs de transport en commun est une composante critique du plan de transport de la région. Un de ses grands avantages, c'est qu'il a pour effet d'accroître l'efficience du transport en commun parce qu'il accélère la circulation des autobus. Sans ce réseau, et le niveau élevé de service qu'il assure, il n'y aurait aucun espoir d'atteindre les principes directeurs en matière de ventilation du trafic. Sans lui, il faudrait apporter d'importantes améliorations au réseau routier, ce qui serait difficile, sinon impossible, dans certains couloirs. On en a un exemple frappant au cordon de comptage du ruisseau Green, où les déficits ne sauraient être comblés qu'en partie par les améliorations projetées, et il faut prendre pour stratégie de s'en remettre également au réseau de couloirs de transport en commun pour y assurer les déplacements. En plus du parachèvement du réseau défini dans le plan régional existant, on propose d'autres mesures importantes pour faire face à la situation de 2001.

La première priorité, de fait, est la construction de ce prolongement jusqu'à la Collectivité urbaine de l'Est, aussitôt que possible. Le prolongement jusqu'à la Collectivité urbaine de l'Ouest doit se faire pour 2001, l'échéancier de la section ouest, le long du Queensway à partir de l'avenue Woodroffe, restant fonction de la congestion de la circulation sur le Queensway et des effets que cela aurait sur la rapidité du service des autobus en circulation mixte sur l'autoroute. Il y aurait lieu de prévoir des transports en commun depuis le Queensway jusqu'aux centres-villes d'Orléans et de Kanata avant l'aménagement du couloir de transport en commun vers ces collectivités, tant pour améliorer les niveaux existants de service, localement, que pour établir un cadre d'aménagement de l'utilisation des terrains en fonction d'une grande facilité d'accès des transports en commun.

Le parcours passant par la promenade de la rivière des Outaouais devrait être déménagé sur l'emprise abandonnée de tramways le long du chemin Richmond. Cela permettra d'accélérer la circulation et donnera un meilleur accès, dans l'ensemble, aux résidents de ce coin de l'ouest d'Ottawa. L'échéancier n'apparaît pas critique.

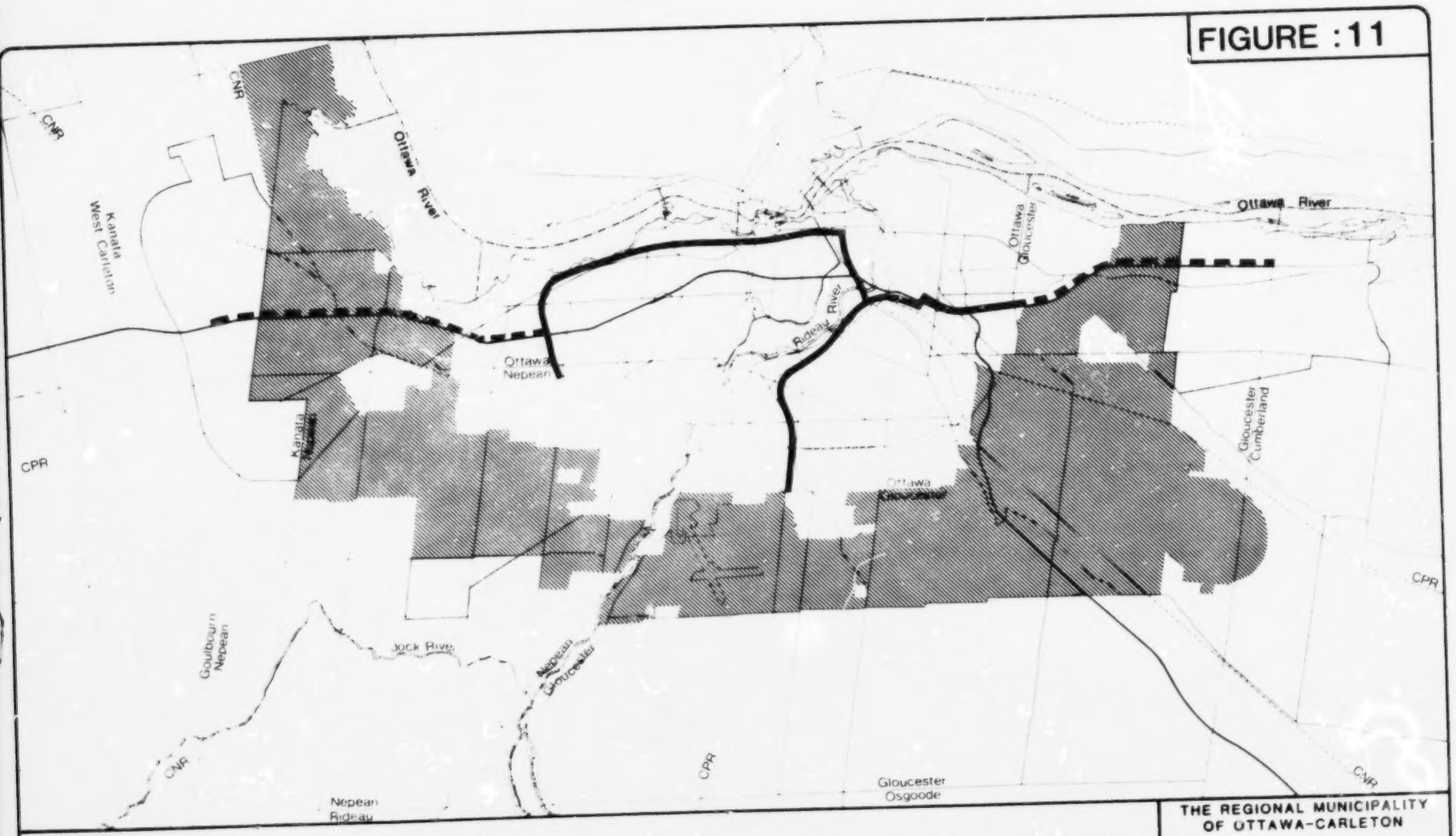
Le réseau proposé de couloirs de transport en commun est illustré à la figure 11.

4.3 Le réseau de couloirs de transport en commun, après 2001

Avec une population de plus de 725 000 habitants après 2001, il est inutile de prolonger le couloir de transport en commun au-delà des centres-villes d'Orléans et de Kanata. Le prolongement vers le sud-ouest sera fonction de la croissance de la Collectivité urbaine du Sud autour de Barrhaven, et il sera prudent de protéger une emprise le long de Woodroffe; cette considération vaut également dans le cas du prolongement vers le sud-est jusqu'à l'aéroport et à Gloucester, à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Dans la formulation de stratégies à long terme, il faudra probablement envisager d'autres liaisons du couloir de transport en commun à l'intérieur de la ceinture de verdure pour la période d'après 2001, surtout à cause des considérations d'exploitation et de service mais aussi parce uq'il y a lieu de ne plus acheminer par le secteur central d'Ottawa les déplacements par le couloir de transport en commun qui n'y sont pas destinés. Par exemple, une liaison est-ouest au sud entre les couloirs du sud-est et du sud-ouest permettrait des trajets directs entre Orléans, Eastgate, Hurdman, Billings Bridge, Baseline et Kanata. Il y a plusieurs emplacements possibles pour cela, comme le chemin Baseline ou le couloir de la rocade intérieure proposé.

FIGURE : 11



PROGRAMME DU COULOIR DE TRANSPORT EN COMMUN 31 Km + PROLONGEMENTS

31 km du couloir de transport en commun proposé

Prolongement proposé jusqu'à la CUO et la CUE

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale 2.5 0 2.5km. Échelle

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR, OCTOBRE, 1985

Une autre possibilité à long terme dans le même sens consisterait à prolonger le couloir de transport en commun vers le nord le long du corridor du Canadien-Pacifique, pour rejoindre le couloir de transport en commun de l'Ouest juste à l'ouest de la rue Preston. Il entrerait dans Confederation Heights, et desservirait l'Université Carleton et le secteur d'emploi Booth/Carling. Il rendrait possibles certains déplacements vers le parc Tunney sans passer par le secteur central.

On prévoit qu'en 2001, avec les améliorations présentement projetées, le couloir de transport en commun dans le secteur central aura presque atteint sa capacité. Cela accentue le besoin des prolongements est-ouest et nord-sud que nous venons de décrire. Lorsque les volumes y seront élevés, il faudra améliorer l'exploitation et la circulation pour le transport des personnes.

Un des objectifs de ces prolongements du réseau serait de mettre le couloir de transport en commun à moins de 15 minutes de l'ensemble des résidents urbains grâce à un service d'autobus de liaison permettant aux résidents de se rendre à la plupart des endroits desservis dans la région en quelque 40 minutes au maximum. L'élaboration d'une stratégie en ce sens pour la localisation des nouveaux emplois à une distance de marche raisonnable des couloirs de transport en commun avantagerait les employés, et donnerait d'autres occasions d'atteindre la ventilation du trafic prévue par les principes directeurs.

4.4 Emploi et stations du couloir de transport en commun

À l'extérieur du secteur central, il y a plusieurs grandes concentrations d'emploi. On en trouve à Confederation Heights et au parc Tunney, deux zones appartenant au gouvernement fédéral. La poursuite de la croissance dans les secteurs des services et du commerce de détail a fait naître le besoin de plus d'espace en banlieue. Partout où il y a des grands noeuds d'emploi à proximité des stations du couloir de transport en commun, il est possible d'assurer un niveau beaucoup plus élevé de service que si les mêmes effectifs étaient dispersés en plus faibles concentrations. Par ses propres stratégies et en collaboration avec d'autres organismes et le secteur privé, la région aurait avantage à favoriser l'intensification et l'aménagement aux stations appropriées du couloir de transport en commun.

L'efficacité exige que les possibilités d'emploi aux noeuds soient suffisamment bonnes pour garantir que, pour une ventilation donnée du trafic et une distribution directionnelle donnée des déplacements, il y ait suffisamment d'usagers pour justifier un service fréquent vers les secteurs résidentiels de la région. On a procédé à un examen théorique des conditions provoquées aux noeuds par divers niveaux d'emploi. Cela a permis de décrire les contraintes et d'élaborer un cadre analytique applicable à des situations réelles. En outre, on a procédé à une analyse des conditions à chaque noeud d'emploi, notamment des niveaux futurs de capacité des liaisons critiques sur le réseau routier adjacent.

On a établi qu'un total d'environ 50 000 nouveaux emplois dans la région pourraient être situés dans les noeuds entourant les stations du couloir de transport en commun ou situés à proximité de ces stations. Cela est plus du nombre d'emplois affectés au secteur central. Si cet objectif était atteint, alors, avec le secteur central, environ 40 % de tous les emplois de la région (en 2001) se trouveraient à distance de marche de stations du couloir de transport en commun.

Il y a lieu d'encourager les noeuds concentrés existants à exploiter tout leur potentiel, et de promouvoir la création de nouveaux noeuds -- notamment aux extrémités du réseau de

couloirs de transport en commun. En augmentant les déplacements inverses en période de pointe, on accroîtra l'efficacité du système. Le seuil pour la prestation d'un service efficace de transport en commun dans un noeud est d'environ 5 000 emplois. Il sera important d'atteindre cet objectif aussi vite que possible aux stations clés pour définir les habitudes de voyage favorisant le réseau de transport en commun.

Il faut souligner que, si l'objectif de ventilation du trafic n'est pas atteint, le réseau routier sera plus congestionné. La création de noeuds d'emploi concentré aux stations déterminées est une composante importante de la stratégie qui permettra d'atteindre les objectifs de la ventilation du trafic.

Voici une liste préliminaire des noeuds d'emploi qui peuvent être considérés comme favorables au réseau de couloirs de transport en commun et qui pourraient être très bien servis par lui parce que leur taille et leur localisation les rendent propices à l'aménagement. Une analyse ultérieure fondée sur d'autres critères pourrait amener des modifications. Les noeuds, indiqués à la figure 12, sont : stations du centre-ville de Kanata, du centre-ville d'Orléans, d'Eastgate, de South Keys et de Baseline. Il y a aussi des possibilités aux stations de Billings Bridge, de Lincoln Fields, de St. Laurent et du parc Tunney. Chaque emplacement choisi devra faire l'objet d'une étude détaillée visant à définir des principes directeurs précis en matière de planification et de conception de l'emplacement.

4.5 Questions de conception et d'exploitation

Pour assurer de bons niveaux de service, il faudra aussi veiller à ne pas oublier les améliorations de conception et d'exploitation. Les grandes artères et les principales routes collectrices -- notamment ceux qui mènent aux stations du couloir de transport en commun -- devraient assurer l'efficacité de la circulation des autobus et des autres véhicules. Il y a lieu d'incorporer les meilleures normes possibles dans la conception des noeuds d'emploi concentré ainsi que dans les nouvelles zones résidentielles, sans oublier les besoins particuliers et les services de transport des handicapés.

5.0 LE RÉSEAU ROUTIER

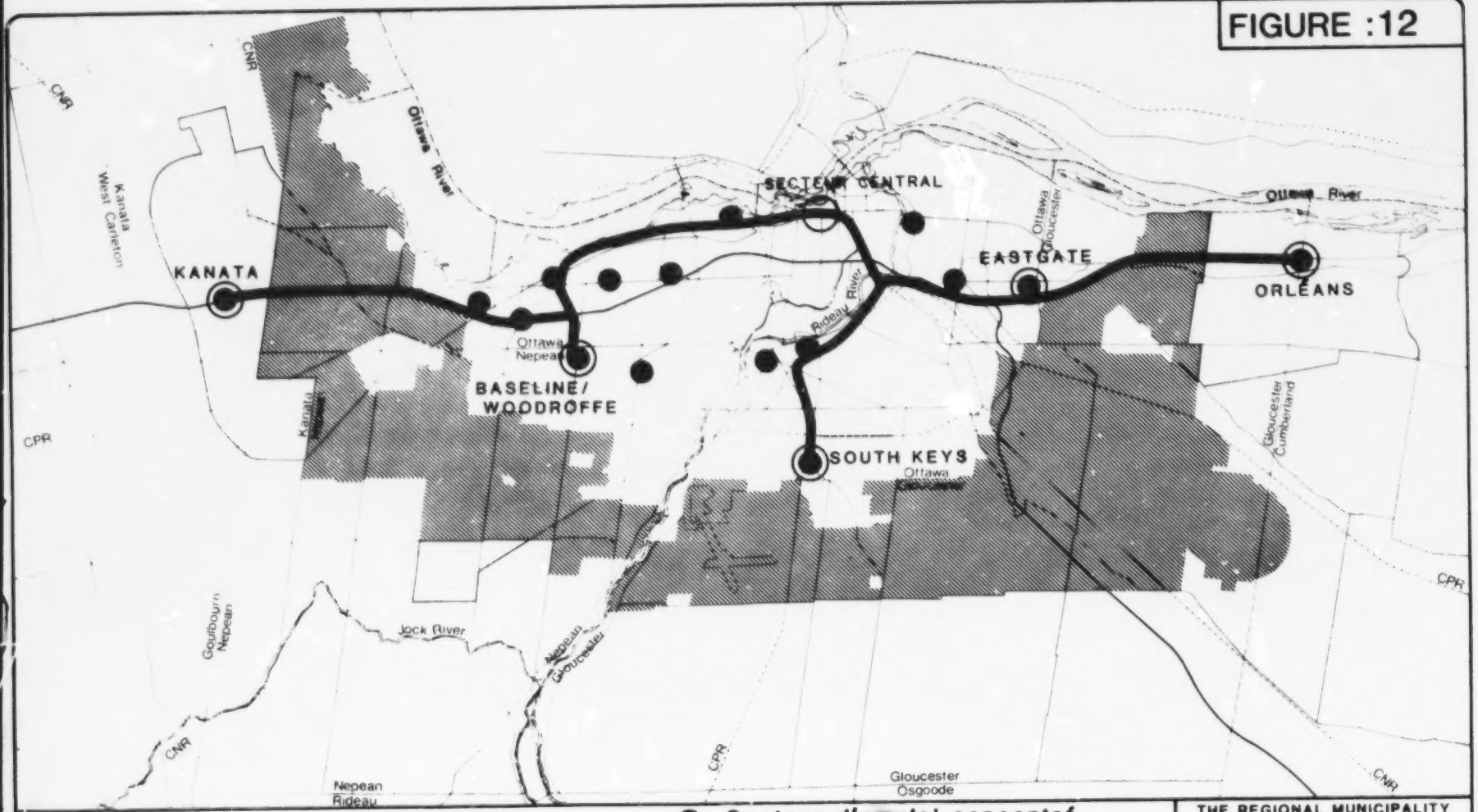
5.1 Introduction

La méthode d'analyse de la demande/capacité, qui est à l'origine du réseau routier recommandé, est décrite à la section 3 du présent document de travail. Par suite de l'analyse de sensibilité, ce réseau est présenté en deux volets. Le premier représente les installations requises pour satisfaire au plus faible niveau de projection de la demande de routes, alors que le second prévoit les installations requises pour répondre à l'accroissement de la demande attribuable à des facteurs généraux comme la réduction du niveau d'occupation des automobiles, ainsi qu'à des facteurs particuliers comme l'impossibilité de réaliser les niveaux cibles d'emploi dans les collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

Lorsqu'il y a lieu, les besoins routiers au-delà du deuxième volet font aussi l'objet de commentaires. Ces besoins resteront à confirmer au fur et à mesure de l'aménagement de la région et de la confirmation de la demande dans les grands couloirs. Entre-temps, on peut considérer qu'ils sont moins prioritaires que les routes du premier et du deuxième volet.

Enfin, seules les routes qui permettront des augmentations sensibles de capacité sont prises en compte dans les besoins de premier et de deuxième volet. Les autres routes comprises dans le plan directeur actuel sont abordées à la section 5.3.

FIGURE :12



SECTEURS D'EMPLOI ET COULOIR DE TRANSPORT EN COMMUN

- Secteur d'emploi concentré
- Couloir de transport en commun (31 km + prolongements)
- Principaux secteurs d'emploi

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON
Planning Urbanisme
MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale Échelle
2.5 0 2.5km.

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR . OCTOBRE . 1985

5.2 Les deux volets

Bien que l'analyse ait porté sur les couloirs individuels, par souci de simplicité, les résultats sont présentés par route. La figure 13 représente les besoins routiers de premier et de deuxième volet. On a numéroté les liaisons pour faciliter les désignations, et les numéros sont cités dans le texte qui suit. Il faut souligner que l'analyse des besoins et des priorités a été faite uniquement en fonction des études de demande et de capacité. Puisqu'il n'est pas possible de faire des prévisions précises à long terme, nous recommandons que toutes les routes définies dans la présente analyse, y compris celles du premier volet, du second volet et les autres, demeurent dans le plan directeur.

L'accroissement de capacité n'est pas toujours la solution aux déficits des cordons de comptage. Il faudra peut-être de nouvelles routes pour prolonger le réseau routier ou répartir la demande plus uniformément. Il faudra peut-être reconstruire certaines routes, du fait de leur mauvaise qualité structurelle. Souvent, on en profitera pour les élargir.

Le Queensway

- En premier volet, il faut finir d'ajouter une voie dans chaque direction entre le chemin Acres dans l'ouest et Alta Vista dans l'est. [1] De même, le prolongement de la section à quatre voies dans la Collectivité urbaine de l'Est jusqu'au chemin de la 10^{e} ligne (R.R. 47) avec échangeurs à la rue Champlain (R.R. 39) et au chemin de la 10^{e} ligne (R.R. 47) favorisera une intensification de l'aménagement dans cette collectivité. [2]

- L'aménagement de deuxième volet du Queensway comprend la mise en oeuvre d'un système de routes collectrices-distributrices, comportant des routes collectrices à trois voies au nord et au sud du Queensway dans l'ouest jusqu'à la rue Nicholas dans l'est. [3]

- On n'envisage pas de poursuivre l'aménagement du Queensway au-delà des besoins de premier et de deuxième volet.

Rocade intérieure

- Il n'y a pas de besoin de premier volet pour la rocade intérieure.

- En deuxième volet, il y aurait lieu de construire la rocade intérieure sous forme d'artère à terre-plein à niveau à quatre voies, depuis la promenade de l'Ouest jusqu'au chemin du Hunt Club, à la route 417 approximativement. [4]

- Selon l'étendue et la nature de l'aménagement dans les Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest, il sera peut-être nécessaire d'envisager l'amélioration de la rocade intérieure à niveaux différents comme route principale d'évitement pour le couloir du Queensway.

Chemin du Hunt Club

- En premier volet, il y aurait lieu de terminer le chemin du Hunt Club et de le prolonger vers l'ouest, en quatre voies, jusqu'à Cedarview (route 416), et de le raccorder au prolongement proposé de la promenade Terry Fox. Il y aurait lieu également de le prolonger vers l'est jusqu'à un échangeur avec la route 417. [5]

- En deuxième volet, le chemin du Hunt Club serait élargi de quatre à six voies.

Boul. Saint-Joseph

- En premier volet, il y aurait lieu d'élargir le boul. Saint-Joseph jusqu'à quatre voies entre le Queensway et le boul. Jeanne D'Arc. [6]

Chemin Innes

- En premier volet, il faudrait élargir le chemin Innes à quatre voies, entre le chemin Blair et le chemin de la

10e ligne (R.R. 47), y compris la route d'évitement de Blackburn Hamlet. [7]

- Le deuxième volet est le prolongement du chemin Innes jusqu'au chemin Walkley/Hunt Club, en tant qu'artère à quatre voies. [8]

Promenade Terry Fox

- Le premier volet est le prolongement et le parachèvement de la promenade Terry Fox en tant qu'artère à quatre voies depuis son terminus actuel au chemin Hazeldean (R.R. 248) vers le sud et l'est jusqu'au chemin Knoxdale. [9]

Chemin Baseline

- Il n'y a pas de besoin de premier volet pour le chemin Baseline.
- Les améliorations de second volet comprendraient l'élargissement du chemin Baseline à six voies entre la promenade Prince-de-Galles et Greenbank et à quatre voies à partir de Greenbank jusqu'à Richmond. [10]

- Selon l'étendue et les caractéristiques de l'aménagement dans la Collectivité urbaine de l'Ouest, il pourrait être nécessaire d'établir une liaison entre la promenade Timm et le chemin Baseline à travers la ceinture de verdure pour faciliter l'accès à la Collectivité urbaine de l'Ouest. On juge que cette liaison ne s'inscrit pas dans les besoins de second volet.

Promenade Vanier

- Il y aurait lieu de prolonger la promenade Vanier en tant qu'artère à quatre voies jusqu'au pont Cartier-MacDonald dans le cadre du programme routier de premier volet. [11]

Avenue Bronson

- En premier volet, il y aurait lieu de prolonger l'avenue Bronson en tant qu'artère à quatre voies jusqu'au pont du Portage. [12]

Raccordement Industrial/Nicholas

- En second volet, il y aurait lieu de prolonger l'avenue Industrial au-delà de la rivière Rideau pour la raccorder à la rue Nicholas [13] et au réseau de routes collectrices-distributrices du Queensway.

Chemin Conroy

- En le premier volet, il faudrait élargir le chemin Conroy à quatre voies entre le Hunt Club et Walkley. [14]

Hawthorne/Chemin Russell

- Il y aurait lieu d'élargir le chemin Hawthorne à quatre voies depuis le chemin Hunt Club prolongé jusqu'à Russell, et d'élargir le chemin Russell à quatre voies entre l'intersection de Hawthorne jusqu'à St-Laurent, dans le premier volet. [15]

Artère Champagne

- Il n'y a pas de besoin de premier volet pour cette voie.

- En second volet, il y aurait lieu de construire une artère à quatre voies entre l'avenue Carling et Scott/Wellington sur un alignement adjacent à la voie ferrée du CP à l'ouest du secteur central. [16] Le prolongement de cette route permettrait de la raccrocher soit au pont des Chaudières, soit, éventuellement, à un futur pont sur l'île Lemieux.

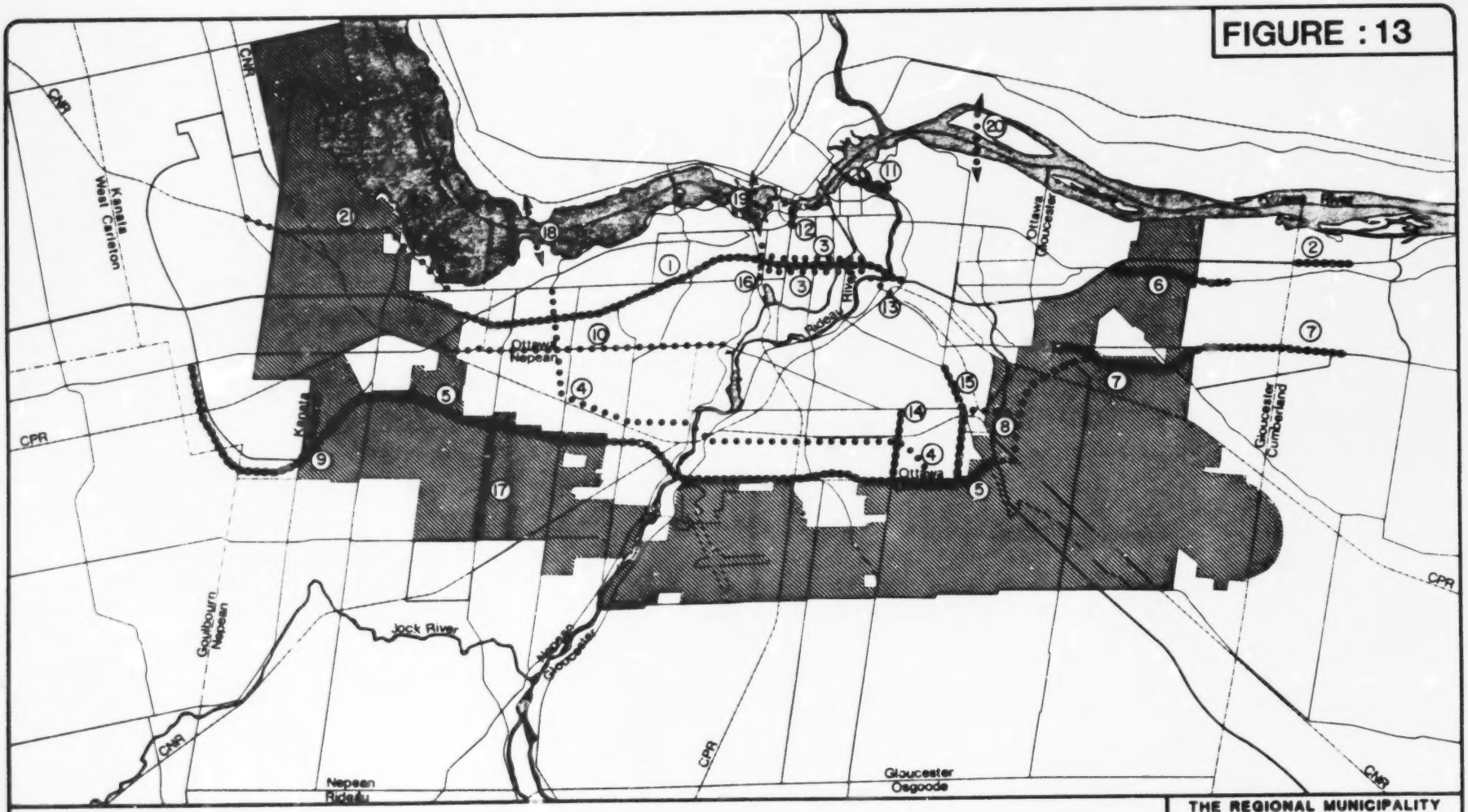
Chemin Greenbank

- Le besoin de premier volet consiste à élargir le chemin Greenbank à quatre voies entre Fallowfield et Knoxdale. [17]

Promenade Alta Vista

- Il n'y a pas de besoin de premier ou de deuxième volet pour cette route.

FIGURE : 13



EXIGENCES ET PRIORITÉS ROUTIERÈS ENVISAGÉES

Palier 1

Palier 2

RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR. OCTOBRE 1985

THE REGIONAL MUNICIPALITY OF OTTAWA-CARLETON

Planning Urbanisme

MUNICIPALITÉ RÉGIONALE D'OTTAWA-CARLETON

Scale 2.5 0 2.5km. Échelle

- Selon l'étendue et la nature de l'aménagement futur à Leitrim et dans la Collectivité urbaine du Sud à l'est de la rivière Rideau, il y aurait peut-être lieu de transformer la promenade Alta Vista en artère à quatre voies.

Woodroffe/Prince-de-Galles/Avenue Fisher

- Il n'y a pas de besoin de premier et de deuxième volet à l'égard de l'élargissement des routes existantes. Cependant, selon l'étendue et la nature de l'aménagement dans la Collectivité urbaine du Sud, il faudra peut-être procéder à un élargissement plus tard.

Nouveau pont sur l'Outaouais

- Il n'y a pas de besoin de premier volet pour la construction d'un nouveau pont sur l'Outaouais.

- En deuxième volet, il faudrait construire un nouveau pont à six voies et de bonnes artères d'approche des deux côtés de la rivière. D'ici la fin des études pour déterminer le meilleur endroit, il y aurait lieu de protéger les approches à Deschênes [18], à l'île Lemieux [19] et à l'île Laverdure [20].

Avenue Carling

- L'élargissement de l'avenue Carling entre Bayshore et le chemin March apparaît comme un besoin de deuxième volet. [21]

5.3 Autres routes dans le plan directeur existant

Le plan directeur régional courant prévoit un certain nombre d'autres routes futures, dont il n'a pas encore été question.

Voici ce que nous proposons à leur égard.

Rocade extérieure

La rocade extérieure est désignée dans le plan directeur existant en tant que liaison conceptuelle entre la 417 (est) et la 417 (ouest) au sud de la ceinture de verdure. On n'a pas établi la nécessité d'une rocade extérieure pour l'avenir prévisible.
Parce que l'élément le plus critique d'une telle installation est l'emplacement du futur pont traversant la rivière Rideau, nous proposons que l'endroit défini dans l'étude sur la rocade extérieure pour un futur pont sur la Rideau, que le Conseil a étudié en 1975, soit précisé dans le plan directeur régional et que les terrains soient soustraits à tout aménagement.

En outre, l'emprise d'une future route principale entre la rivière Rideau et l'autoroute 416 sera précisée et protégée dans le cadre de la planification de la Collectivité urbaine du Sud. Cela pourrait former une partie de la rocade extérieure si elle devait être nécessaire à long terme.

Prolongement de l'avenue Kirkwood

Nous jugeons peu vraisemblable que le pont Champlain sur l'Outaouais soit doublé et il est probable que le réseau de routes de raccordement du côté ontarien, formé de liaisons de la CCN, demeure ce qu'il est présentement. La ville d'Ottawa a demandé le retrait du prolongement de l'avenue Kirkwood. La question est à l'étude et, à la demande de la ville, elle sera tranchée au début de 1986, avant la fin de la révision du plan directeur.

Couloir Merivale

Puisque le ministère des Transports et des Communications a déjà choisi le couloir Cedarview comme emplacement recommandé pour l'autoroute 416, le couloir Merivale sera retiré du plan directeur régional. Cependant, le Conseil régional, tout en appuyant le couloir Cedarview pour l'autoroute 416, a adopté la motion suivante à sa réunion du 25 mai 1983 :

"Que la désignation existante de l'autoroute 416 entre le chemin Century et le pont du Hunt Club soit maintenue jusqu'à ce que la province approuve la construction de l'autoroute et établisse le budget correspondant."

Voie d'évitement de Stittsville

Le plan directeur régional prévoit présentement une voie d'évitement contournant le village de Stittsville. Nous proposons d'engager des pourparlers avec le canton de Goulbourn sur la nécessité de maintenir la désignation de cette route.

Prolongement de la rue Scott

Nous proposons que le prolongement de la rue Scott vers l'ouest, de l'avenue Churchill jusqu'au chemin Richmond, demeure dans le plan directeur.

Prolongement du chemin Blair

Nous proposons que le prolongement du chemin Blair au sud du chemin Innes jusqu'au chemin Walkley demeure dans le plan directeur.

L'alignement final de cette liaison sera intégré dans la planification de la liaison proposée Innes/Walkley/Hunt Club, dont il a été question plus haut.

Promenade de l'Outaouais (Est)

La promenade de l'Outaouais (Est) est désignée comme liaison entre le point d'intersection de la route 17 et de la route régionale 47 et le chemin Hemlock via les terrains riverains de l'Outaouais. La position de la CCN est qu'une route raccordant la promenade Rockcliffe et le boulevard Saint-Joseph (au chemin Bearbrook) devrait être construite sur les terrains riverains de l'Outaouais. Malgré la position de la CCN à l'égard de cette liaison, nous recommandons que la promenade de l'Outaouais (Est) soit maintenue dans le plan directeur régional et que l'emprise à l'intérieur de la Collectivité urbaine de l'Est demeure protégée à titre de couloir de transport. Cela laissera plus de possibilités de planification pour l'avenir et donnera au Conseil du moment un moyen de corriger ce qui pourrait être un important problème de transport dans le couloir de l'Est si les niveaux d'emploi posés en hypothèse dans la présente analyse ne se réalisent pas.

Liaison Preston-Chaudières

Nous proposons que la liaison entre la rue Preston et le pont des Chaudières demeure dans le plan directeur jusqu'à ce que la planification de l'artère Champagne et du futur pont sur l'Outaouais, dont il est question à la section 5.2 ci-dessus, soient terminée.

6.0 SOMMAIRE

En résumé, les politiques proposées en matière de transport sont les suivantes :

1. Maintien de la politique existante du Conseil qui consiste à accorder la priorité au transport en commun.

2. Inclusion dans le plan directeur des principes directeurs suivants en matière de ventilation du trafic. (Voir l'emplacement des cordons de comptage à la figure 10.)

Cordon de comptage	% de transport en commun
Canal Rideau Centre	30
Rivière Rideau Centre	45
Ruisseau Green	40
Leitrim/Ramsayville	0*
Canadien-Pacifique	45
Promenade de l'Ouest	40
Chemin Eagleson	35
Chemin Fallowfield	30
Rivière Rideau Sud	20
Rivière Rideau Nord	25
Canal Rideau Nord	70
Rivière des Outaouais	30

* À moins que la croissance urbaine n'ait lieu dans Gloucester au sud de la ceinture de verdure.

3. Désignation dans le plan directeur de prolongements au réseau de couloirs de transport en commun jusqu'aux centres-villes d'Orléans et de Kanata, avec priorité au prolongement jusqu'à Orléans.

4. Examen, par une étude de localisation des routes, de la possibilité d'un prolongement du couloir de transport en commun du sud-ouest, depuis la station Baseline jusqu'à Barrhaven, et désignation du tracé dans le plan directeur. D'ici la réalisation de l'étude de localisation des tracés, il y a lieu de continuer à protéger le couloir de l'avenue Woodroffe.

5. Examen, par des études de localisation des tracés, et, au besoin, désignation subséquente, dans le plan directeur, de couloirs de transport en commun

   (i) raccordant les couloirs de transport en commun du sud-est et du sud-ouest (South Keys ou Heron aux stations de Baseline),

   (ii) raccordant les couloirs de transport en commun du sud-ouest et de l'ouest à proximité de la voie ferrée du Canadien-Pacifique, et

   (iii) permettant un prolongement vers le sud depuis South Keys jusqu'à l'aéroport et à Gloucester, à l'extérieur de la ceinture de verdure, si le Conseil devait décider d'y situer la croissance urbaine.

6. Stimulation d'une croissance importante de l'emploi aux stations du centre-ville de Kanata, du centre-ville d'Orléans, d'Eastgate, de South Keys et de Baseline. La question est discutée plus à fond dans le document sur les secteurs d'emploi.

7. Maintien de la désignation de toutes les routes présentement désignées dans le plan directeur, à l'exception possible de la rocade extérieure, du prolongement de l'avenue Kirkwood et de la voie d'évitement de Stittsville. La question sera reprise dans les mois à venir :

   - Rocade extérieure - essentiellement liée à l'étendue ultime de l'aménagement urbain au sud de la ceinture de verdure.
   - Avenue Kirkwood - élimination envisagée, à la demande de la ville d'Ottawa.
   - Voie d'évitement de Stittsville - à étudier en collaboration avec le canton de Goulbourn.

8. Examen, au moyen d'études de localisation des tracés, et, au besoin, désignation subséquente, dans le plan directeur, des routes suivantes qui n'y sont pas déjà.

   - liaison entre le chemin Innes et le chemin Walkley existant et (ou) les échangeurs proposés du Hunt Club sur l'autoroute 417.
   - liaison entre l'avenue Carling et Scott/Wellington dans le voisinage général des voies ferrées du Canadien-Pacifique.

9. Examen, de concert avec la CCN et la CRO, de la localisation du prochain pont à jeter sur l'Outaouais et, entre-temps, protection, par désignation dans le plan directeur, des approches éventuelles pour les emplacements de Deschênes, de l'île Lemieux et de l'île Laverdure.

10. Prise en compte, dans le plan directeur, sous forme généralisée, de la priorité pour la construction des améliorations routières indiquées à la figure 10, avec priorité au volet 1 sur le volet 2. Les routes non désignées à la figure 13, mais dont la désignation est proposée dans le plan directeur, sont soit moins prioritaires, soit liées à un aménagement particulier, p. ex., promenade Alta Vista.

ERRATA

(Remplacer la page converture arrière par la page qui suit.)

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude, étant donné que cette étude établira les mécanismes régissant la croissance dans la Collectivité urbaine du Sud, notamment, un seuil de population de 75 000 habitants dans chacune des Collectivités urbaines de l'Est et de l'Ouest, le prolongement de la construction d'un couloir de transport en commun jusqu'aux centres-villes de Kanata et d'Orléans, et des niveaux minimums d'emploi dans ces collectivités (un niveau rationnel établi par le biais d'une étude technique à la phase 2).

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'aménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985. (Reporté)

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

   a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

   b) de l'augmentation de la taille des collectivités urbaines situées à l'extérieur de la ceinture de verdure.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour le 15 février 1985.

RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE CONSEIL RÉGIONAL EN DÉCEMBRE 1984 COMME BASE DE LA PHASE 2 DE LA RÉVISION DU PLAN DIRECTEUR

1. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel la population d'Ottawa-Carleton pourrait atteindre entre 625 000 et 725 000 habitants à la fin du siècle, avec probabilité de poursuite de la croissance après 2001, et que l'infrastructure soit réalisée par étapes, selon le volume réel de croissance qui se concrétisera pendant la période de planification.

2. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel le nombre de nouveaux logements requis d'ici 2001 se situera dans la fourchette de 65 000 à 100 000, qu'il y aura une combinaison de formes de logements de faible, moyenne et forte densité, et que les besoins en logement d'ici la fin du siècle seront le mieux satisfaits par divers genres de logements tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la ceinture de verdure.

3. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur des politiques qui assurent des possibilités suffisantes de croissance, à l'intérieur de la Région, et notamment sur la désignation de terrains urbains suffisants, selon les besoins, pour répondre à la projection de croissance forte pour 2001.

4. Que la stratégie régionale d'aménagement suppose un aménagement complet à l'intérieur de la ceinture de verdure et dans trois collectivités urbaines de taille à peu près identique, à l'est, à l'ouest et au sud de la ceinture de verdure; la localisation future, la configuration et la date de désignation des terrains urbains en plus de ceux qui sont désignés comme terrains de la phase 1 à l'extérieur de la ceinture de verdure feront l'objet d'une autre étude.

5. Que la stratégie régionale d'aménagement vise en général à atteindre ou à surpasser les principes directeurs relatifs à la ventilation du trafic contenus dans le Plan régional de 1984.

6. Que la stratégie régionale d'aménagement vise à limiter la croissance de l'emploi dans la zone centrale au profit d'autres centres d'emploi, en mettant un accent particulier sur certains noeuds aux abords du couloir de transport en commun ainsi que sur les collectivités urbaines à l'extérieur de la ceinture de verdure.

7. a) Que les décisions concernant la stratégie régionale d'aménagement ne soient pas retardées en attendant une étude de la nécessité ou du calendrier de réalisation des éléments individuels d'infrastructure, mais que ces éléments soient revus en détail à la phase 2 de la révision du Plan directeur.

   b) Que l'artère de Britannia soit supprimée du Plan directeur régional.

8. a) Que la stratégie régionale d'aménagement vise à réaliser des collectivités urbaines où l'emploi et les autres commodités urbaines sont en équilibre.

   b) Que la stratégie tire le meilleur parti du transport en commun et réduise la nécessité de construire et d'élargir les routes.

   c) Que la stratégie réduise le plus possible le coût des infrastructures de tout nouvel aménagement.

9. Que la stratégie régionale d'aménagement vise la protection continue des ressources agricoles, minérales et écologiques et que la préparation de politiques d'aménagement rural pendant la phase 2 de la révision du Plan directeur reconnaisse l'importance capitale de ces ressources.

10. Que la stratégie régionale d'aménagement reconnaisse que les villages viabilisés situés tout près de la zone urbaine sont une préoccupation régionale et que ces collectivités soient assujetties aux politiques spéciales d'aménagement contenues dans le Plan directeur.

11. Que la stratégie régionale d'aménagement s'appuie sur le principe selon lequel il faut planifier le volume de croissance dans les zones rurales de la Région pour que cette croissance intervienne selon un certain ratio, à déterminer à la phase 2, par rapport au taux de croissance globale dans la Région.

12. Que soit confirmé le processus décrit à la page 5227, annexe C, ce qui ferait qu'un projet de plan directeur (sans le chapitre sur le transport) serait prêt à être soumis à la discussion en mai 1985.

13. Que, dans le cadre de la phase 2 de la révision du Plan directeur, le personnel étudie les conséquences

   a) d'une croissance plus forte à l'intérieur de la ceinture de verdure, telle qu'elle est envisagée par la ville d'Ottawa, et

   b) de l'augmentation de la taille de la Collectivité urbaine de l'Est, telle qu'elle est envisagée par le canton de Cumberland.

14. Que, pour permettre la réalisation de 13a), la ville d'Ottawa soit invitée à confirmer l'affectation de 34 000 logements faite par le personnel de la Région ou à recommander une autre affectation compatible avec son mémoire et compatible avec le zonage actuel et les plans de quartier approuvés, pour la fin de décembre 1984.